97-84186-10

Mannaberg, Leopold

Das Lokalbahnwesen der Markgraffschaft Mähren

[S.l.]

1919

97-84186-10
MASTER NEGATIVE #

COLUMBIA UNIVERSITY LIBRARIES
PRESERVATION DIVISION

BIBLIOGRAPHIC MICROFORM TARGET

ORIGINAL MATERIAL AS FILMED - EXISTING BIBLIOGRAPHIC RECORD

```
OCLC: 37428610          Rec stat:   n
Entered:    19970806    Replaced:   19970806     Used:    19970806
Type: a     ELvl: K     Srce: d     Audn:        Ctrl:    Lang: ger
BLvl: m     Form: a     Conf: 0     Biog:        MRec:    Ctry: gw
            Cont: b     GPub:       Fict: 0      Indx: 0
Desc: a     Ills:       Fest: 0     DtSt: s      Dates: 1919,
  1  040    PR1 c PR1
  2  007    h b d d a e f f a--- g b h a i c j p
  3  007    h b d d a e f f a--- g b h a i a j p
  4  007    h b d d a e f f a--- g b h a i b j p
  5  090    b
  6  049    PR1A
  7  100 1  Mannaberg, Leopold, b. 1875.
  8  245 14 Das Lokalbahnwesen der Markgraffschaft M/ahren h [microform] :
b nach dem Stande vom Jahre 1912 / c vorgelegt von Leopold Mannaberg.
  9  260    c 1919.
 10  300    63 p. ; c 23 cm.
 11  502    Thesis (doctoral)--Ruprecht-Karls-Universit/at zu Heidelberg.
```

RESTRICTIONS ON USE: *Reproductions may not be made without permission from Columbia University Libraries.*

TECHNICAL MICROFORM DATA

FILM SIZE: 35mm **REDUCTION RATIO:** 11:1 **IMAGE PLACEMENT:** IA (IIA) IB IIB

DATE FILMED: 9-10-97 **INITIALS:** FB

TRACKING # : 27633

FILMED BY PRESERVATION RESOURCES, BETHLEHEM, PA.

FEB 28 1921

Das Lokalbahnwesen der Markgrafschaft Mähren.

Nach dem Stande vom Jahre 1912.

Inaugural-Dissertation zur Erlangung der Doktorwürde einer hohen philosophischen Fakultät der Ruprecht-Karls-Universität zu Heidelberg

vorgelegt von

Leopold Mannaberg.

Das Lokalbahnwesen der Markgrafschaft Mähren.

Nach dem Stande vom Jahre 1912.

Inaugural-Dissertation zur Erlangung der Doktorwürde einer hohen philosophischen Fakultät der Ruprecht-Karls-Universität zu Heidelberg

vorgelegt von

Leopold Mannaberg.

1919.
Druck der Offizin Waldheim-Eberle A. G.
in Wien.

Inhaltsangabe.

I. Teil.

Entwicklung und Grundlagen des mährischen Lokalbahnwesens.

§ 1. Aus der Geschichte der österreichischen Eisenbahnen.
§ 2. Die gesetzlichen Grundlagen der mährischen Lokalbahnen.
A. Die Reichsgesetzgebung.
B. Das mährische Landesgesetz.
§ 3. Der Lokalbahnbegriff.
§ 4. Die Lokalbahnen der Markgrafschaft Mähren.

II. Teil.

Zur Ökonomie der mährischen Lokalbahnen.

§ 5. Das Anlagekapital.
§ 6. Die Betriebsrechnung.
§ 7. Der Verkehr auf den mährischen Lokalbahnen.
§ 8. Die Betriebseinnahmen.
§ 9. Die Betriebsausgaben.
§ 10. Abschluß der finanziellen Ergebnisse.
§ 11. Die seit dem 1. Jänner 1913 konzessionierten Lokalbahnen.

Quellen- und Literaturangabe.

Eisenbahnschematismus 1915/16.

Esch R., Dr.-Ing. Über den Einfluß der Geschwindigkeit der Beförderung auf die Selbstkosten der Eisenbahnen. Jena 1911.

Geschäftsbericht der Neutitscheiner Lokalbahn für das Jahr 1914.

Geschäftsberichte der Stauding—Stramberger Lokalbahn für die Jahre 1912 und 1914.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Grundzüge für Lokalbahnen, Berlin 1909.

Konzessionsurkunde der Stauding—Stramberger Lokalbahn.

Landesausschuß der Markgrafschaft Mähren, Akt Z.: 13985, ddto. Brünn, 21. April 1917.

v. Littrow H., Ersparnisse im Lokalbahnwesen, Wien 1901.

Lokalgütertarif, Teil II, Heft 2.

Manzsche Ausgabe der österreichischen Gesetze, XVII. Band, Die Eisenbahngesetze.

Österreichische Eisenbahnstatistik, bearbeitet im k. k. Eisenbahnministerium, 1912, I. Teil.

Österreichische Eisenbahnstatistik, Wien 1914.

Pascher K., Das Lokalbahnwesen in Österreich.

Röll Viktor, Dr. Enzyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens, Wien 1893.

Berufsgenossenschaftliche Unfall-Versicherungs-Anstalt der österreichischen Eisenbahnen, Statut, Wien 1908.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Technische Vereinbarungen, Berlin 1909.

Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt, 1908.

Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt, 1914.

Wittek H., Ritter v., Leitende Grundsätze der Staatsbahnverwaltung, Wien 1913.

I. Teil.

Entwicklung und Grundlagen des mährischen Lokalbahnwesens.

§ 1.

Aus der Geschichte der österreichischen Eisenbahnen.

Die Markgrafschaft Mähren[1]) ist mit der Geschichte der österreichischen Eisenbahnen in besonderer Weise deshalb verknüpft, weil die erste Dampfeisenbahn Österreichs und zugleich die erste des europäischen Kontinents mährischen Boden berührt hat. Es war dies die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, für welche Kaiser Ferdinand I. dem Bankhause S. M. v. Rothschild ein ausschließliches Privilegium, datiert vom 4. März 1836, erteilte.[2]) Das Projekt ging dahin, eine Eisenbahn zwischen Wien und Bochnia (Galizien) mit den Nebenbahnen nach Brünn, Olmütz und Troppau zu erbauen.

Als erste Geleiseverbindung kam die zwischen Wien und Brünn über Lundenburg zustande. Diese Strecke wurde in rund 1½ Jahren fertiggestellt und am 7. Juli 1839 dem Betriebe übergeben. In der nachstehenden Tabelle[3]) sind die Eröffnungsdaten der einzelnen Teilstrecken mit ihren Längen zusammengestellt.

Zeitpunkt der Eröffnung			Bezeichnung der Strecken	Baulänge	
				einzeln	zusammen
Tag	Monat	Jahr		Kilometer	
17.	November	1837	Floridsdorf—Wagram .	13·124	
6.	Jänner	1838	Wien—Floridsdorf . . .	5·083	
16.	April	1838	Wagram—Gänserndorf .	13·107	
9.	Mai	1839	Gänserndorf—Dürnkrut .	18·747	
6.	Juni	1839	Dürnkrut—Lundenburg .	33·103	
7.	Juli	1839	Lundenburg—Brünn . .	59·519	142·683

[1]) 22.231 Quadratkilometer Bodenfläche mit 2,622.271 Einwohnern im Jahre 1910.

[2]) Enzyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens von Dr. Viktor Röll. Wien 1893, Seite 2086.

[3]) Österreichische Eisenbahnstatistik, bearbeitet im k. k. Eisenbahnministerium, 1912, I. Teil, Seite 642.

Damit war der erste Teil des Projektes, die Verbindung zwischen Wien und der Hauptstadt Mährens vollendet. Die nächstfolgende Bauperiode vollzog sich ausschließlich auf mährischem Boden und ist in wirtschaftlicher Hinsicht als die wichtigste von allen anzusehen. Von der fertiggestellten Strecke in Lundenburg abzweigend, kam ein neuer Geleisestrang zur Verlegung, welcher, im äußersten Süden Mährens beginnend und in nordöstlicher Richtung etappenweise fortschreitend, das ganze Land durchquerte, bis er endlich im Jahre 1847 das in der äußersten Nordostecke des Landes gelegene Mähr. Ostrauer Kohlenbecken erreichte.

Wenn der 17. November 1837 als das Geburtsdatum des österreichischen Eisenbahnbetriebes gilt, so ist der 1. März 1847, an welchem Tage die Hauptbahn bis Oderberg dem Verkehre übergeben wurde, als der Geburtstag der österreichischen Eisenbahnwirtschaft anzusehen; denn erst die Erschließung des mächtigsten Steinkohlenvorkommens der Monarchie durch die Eisenbahn hat die Vorbedingung für den umwälzenden Einfluß des neuen Verkehrsmittels auf unser Wirtschaftsleben erfüllt.

Zunächst war damit für die Eisenbahn selbst die wichtigste Nahrungsquelle erschlossen, weil das Heizmaterial für die Lokomotiven, welches denselben bis dahin mittels Straßenfuhrwerken zugeführt werden mußte, nunmehr an der Produktionsstätte selbst eingenommen werden konnte. Was aber das Datum des 1. Mai 1847 volkswirtschaftlich bedeutsam macht, das ist der mit diesem Tage erfolgte Anschluß des Ostrauer Kohlenreviers an das Eisenbahnnetz und die dadurch bewirkte Mobilisierung der Kohlenschätze. Von da ab ergoß sich ein kraftspendender Kohlenstrom über die bis dahin industriearmen österreichischen Länder und ließ überall, wohin die Eisenbahn den Segen brachte, fruchtbare Keime zurück, denen eine ungeahnte wirtschaftliche Saat entsproßte.

Fortan ging die Entwicklung des österreichischen Eisenbahnwesens unaufhaltsam und stetig weiter. Unterstützt wurde diese Entwicklung insbesondere durch die Schaffung des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes vom 14. September 1854, welches die gesetzlichen Grundlagen für die Anlage neuer Bahnen und deren staatliche Förderung festsetzte und so dem unternehmungslustigen Privatkapital ein weites Feld gemeinnütziger und erfolgreicher Betätigung eröffnete.

Die nachfolgende Übersicht gibt ein Bild der Entwicklung des österreichischen Eisenbahnnetzes in dem Zeitraume von 1837 bis 1912.[1])

[1]) Österreichische Eisenbahnstatistik 1912, Seite 652 ff.

Die Länge des Bahnnetzes betrug:

Mit Ende des Jahres	1837	1847	1857	1867	1877	1887	1897	1907	1912
Kilometer . .	14	1048	1982	4145	11.250	14.164	17.315	21.701	22.879

In diesen Ziffern sind sämtliche Haupt- und Lokalbahnen, nicht aber die Kleinbahnen und Schleppbahnen enthalten.

Die Lokalbahnen sind an der Endziffer des Jahres 1912 mit 8666 Kilometer oder 37% beteiligt, spielen also in der österreichischen Eisenbahnverkehrswirtschaft eine ganz bedeutende Rolle. Überdies wächst ihre Bedeutung und Ausdehnung fortgesetzt, weil man mit der Herstellung der Hauptbahnen in Österreich zu Ende ist und die weitere Bau- und Gründungstätigkeit sich ausschließlich mit Lokal- und Kleinbahnen zu befassen hat.

§ 2.

Die gesetzlichen Grundlagen der mährischen Lokalbahnen.

A. Die Reichsgesetzgebung.[1])

Der Ausbau der österreichischen Hauptbahnlinien war zu Ende der Siebzigerjahre des vorigen Jahrhunderts so gut wie abgeschlossen. Um so stärker und dringender machte sich in dieser Zeit das Bedürfnis der von den Hauptbahnen nicht unmittelbar berührten Gegenden nach einem Anschlusse an das Eisenbahnnetz geltend. Die dahingehenden Bestrebungen wurden durch die Erwägung unterstützt, daß durch die Anlage solcher, neue Verkehrsgebiete erschließender Bahnen lokalen Charakters und deren Verbindung mit den bestehenden Hauptlinien der Verkehr auf diesen selbst eine namhafte Steigerung erfahren müsse. Diese Gründe waren für die am 29. November 1879 im Abgeordnetenhause erfolgte Einbringung eines Gesetzentwurfes betreffend die „Zugeständnisse und Begünstigungen für die Lokalbahnen" maßgebend. Bis dahin hatte sich die Staatsverwaltung hinsichtlich des Zustandekommens von Lokalbahnen nur in der Weise betätigt, daß einerseits auf Grund verschiedener Spezialgesetze mehrere Lokalbahnen auf Staatskosten hergestellt und anderseits für die Ausführung einzelner Lokalbahnen im Wege der Spezialgesetzgebung von Fall zu Fall finanzielle Unterstützungen gewährt wurden.

[1]) Vergleiche die Manzsche Ausgabe der österreichischen Gesetze, XVII. Band, Die Eisenbahngesetze.

Der Gesetzentwurf trat nach erfolgter Verabschiedung im Parlament und Sanktionierung durch den Kaiser am 25. Mai 1880 in Kraft. Wenn er auch in der Hauptsache an den bisher gewährten Begünstigungen für Lokalbahnen festhielt, so brachte er durch die gesetzliche Festlegung dieser Begünstigungen den Vorteil, daß in Hinkunft für die Ausführung von Lokalbahnprojekten nicht mehr der legislative Apparat in Anwendung gebracht werden mußte, wodurch das Zustandekommen von Lokalbahnen wesentlich gefördert wurde.

Das Gesetz vom 25. Mai 1880 erteilte der Regierung die allgemeine Ermächtigung zur Gewährung der bis dahin für Lokalbahnen von Fall zu Fall zugestandenen Begünstigungen, welche sich teils auf die Gestattung von Erleichterungen beim Baue und Betriebe, teils auf die Einräumung der üblichen Steuer- und Gebührenbefreiungen bezogen. Von größter wirtschaftlicher Tragweite war die Bestimmung, daß die auf Grund dieses Gesetzes konzessionierten Lokalbahnen von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Kuponstempelgebühren sowie von jeder neuen Steuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von 30 Jahren vom Tage der Konzessionserteilung befreit sein sollten.

Ferner wurde durch dieses Gesetz die Benützung von Reichsstraßen zur Anlage von Lokalbahnen insoweit gestattet, als nicht durch den Bahnbetrieb die Sicherheit des Straßenverkehrs gefährdet erscheint, wobei die Bahnunternehmung nur die Erhaltungskosten des benützten Straßenteiles zu tragen und für entsprechende Sicherheitsvorkehrungen zu sorgen hat. Etwaige über die in dem Gesetze festgesetzten Begünstigungen hinausgehende Zugeständnisse sollten in jedem einzelnen Falle einem besonderen Gesetze vorbehalten bleiben.

Die Dauer des Gesetzes vom 25. Mai 1880 war vorerst bis zum 31. Dezember 1882 bestimmt, um in dieser Zeit Erfahrungen über die Wirkungen desselben zu sammeln, und wurde dann sukzessive, zuletzt durch das Gesetz vom 29. Juni 1886, bis Ende 1886 erstreckt.

Nach einer kurzen Zwischenzeit, in welcher eine gesetzliche Regelung des Lokalbahnwesens fehlte, trat mit dem 23. Juni 1887 ein neues Lokalbahngesetz in Wirksamkeit, welches sich in den Grundzügen an das Gesetz vom Jahre 1880 anlehnte, es aber in mehrfacher Richtung ergänzte. Wirtschaftlich bedeutsam sind zwei dieser Ergänzungen.

Mit der ersten wurde die Regierung ermächtigt, jene Lokalbahnen, welche in vom Staate für eigene Rechnung betriebene Hauptbahnen einmünden, von einer Vergütung oder Beitragsleistung für die Mitbenützung bestehender Anlagen und für den in den Anschlußbahnhöfen durch Staatsbahnorgane besorgten Stationsdienst zu befreien.

Die zweite Ergänzung behandelt die direkte finanzielle Mitwirkung des Staates an dem Zustandekommen von Lokalbahnen, deren Nützlichkeit oder Notwendigkeit außer Zweifel steht, für die jedoch die erforderlichen Geldmittel von den Interessenten nicht zur Gänze aufgebracht werden können. Jeder einzelne solche Fall ist durch ein besonderes Gesetz zu erledigen. Hiebei erscheint jedoch der Grundsatz aufgestellt, daß der Gewährung derartiger staatlicher Unterstützungen, wie der Beteiligung an der Kapitalsbeschaffung, der Übernahme der Betriebsführung auf Rechnung des Staates gegen Zusicherung einer festen Pachtrente usw., eine den individuellen Verhältnissen entsprechende Beteiligung des Landes, der Gemeinden und sonstiger Interessenten an dem Lokalbahnunternehmen vorauszugehen hat.

Eine neue, für die finanzielle Gebarung der Lokalbahnen schwerwiegende Bestimmung war endlich die, daß die Staatsverwaltung sich bei der Konzessionserteilung das Recht vorbehielt, die konzessionierte Lokalbahn nach deren Inbetriebsetzung unter den in der Konzession festzustellenden Bedingungen jederzeit einzulösen.

An die Stelle des Gesetzes vom Jahre 1887 trat mit 1. Jänner 1895 das Gesetz vom 31. Dezember 1894 „über Bahnen niederer Ordnung", durch welches die bisher geltend gewesenen gesetzlichen Bestimmungen einer durchgreifenden Änderung in wichtigen prinzipiellen Punkten unterzogen wurden.

Vor allem ist darauf hinzuweisen, daß das seitens der Regierung schon vorher bei verschiedenen Anlässen zum Ausdruck gebrachte Bestreben, künftighin bei Förderung des Lokalbahnwesens das Schwergewicht der Aktion in die finanzielle Mitwirkung der Länder zu verlegen, die Aufnahme einer Reihe von diesfalls in Betracht kommenden Bestimmungen in das Gesetz zur Folge hatte, von welchen insbesondere die Gebührenbefreiungen für Landeseisenbahnobligationen, dann für fundierte Eisenbahnschuldverschreibungen der Landesbanken und anderer hiezu befugter Kreditinstitute sowie die Gewährung der Pupillarqualifikation für derartige Schuldverschreibungen zu erwähnen sind.

Dieses derzeit noch in Geltung stehende Gesetz gliedert sich in zwei Teile, von denen der erste den Lokalbahnen und der zweite den Kleinbahnen gewidmet ist. Die wesentlichen Neuerungen dieses Gesetzes gegenüber dem vom Jahre 1887 werden nachstehend auszugsweise angeführt.

Die Befreiung von der Gebührenpflicht gilt nunmehr auch für die Ausgabe von Aktien und Prioritätsobligationen zum Zwecke der Kapitalsbeschaffung für späterhin von der Regierung als erforderlich erkannte Erweiterungsbauten und Nebenanlagen, wie Schleppbahnen und Ladegeleise. (Art. V.)

Während die im Gesetz vom Jahre 1880 ausgesprochene Steuerbefreiung bisher nach dem administrativen Ermessen der Regierung bis zu einer Höchstdauer von 30 Jahren normiert war, setzt Art. V d) die Dauer dieser Steuerfreiheit mit allgemeiner Gültigkeit auf 25 Jahre fest.

Die Befreiung von der Gebühren- und Stempelpflicht wird ferner auch ausgedehnt auf die Ausgabe und bücherliche Sicherstellung von Obligationen solcher Anlehen, welche von einzelnen Ländern oder autonomen Körperschaften zum Zwecke der Kapitalsbeschaffung oder Beitragsleistung für neue Lokalbahnen mit Genehmigung der Staatsverwaltung aufgenommen werden, und die Zinsen solcher Anlehen, die längstens binnen 75 Jahren zu tilgen sind, sind von der Einkommensteuer für die ganze Anlehensdauer freigelassen. (Art. VI.)

Im Art. VII wird die Gebührenfreiheit ferner auch für Schuldverschreibungen zugestanden, welche zum Zwecke der Geldbeschaffung für neue Lokalbahnen sowie für Investitionen auf bestehenden Lokalbahnen von einer mit der Garantie eines Landes ausgestatteten Anstalt (Landesbank) mit Genehmigung der Staatsverwaltung ausgegeben werden. Für die Fundierung dieser Schuldtitel setzt das Gesetz bestimmte Normen fest und bezeichnet im Art. VIII die Voraussetzungen, unter welchen dieselben zur fruchtbringenden Anlegung von Kapitalien der Stiftungen, öffentlicher Anstalten, dann von Pupillar-, Fideikommiß- und Depositengeldern sowie zu Kautionen verwendet werden dürfen.

Art. IX des Gesetzes ermächtigt die Staatseisenbahnverwaltung, Lokalbahnen die nachstehenden Begünstigungen mit Zustimmung des Finanzministeriums zu gewähren:

1. Die bisher nur fallweise zugestandene Befreiung von Beitragsleistungen zu den Auslagen der Staatsbahnen in den Anschlußbahnhöfen wird fortan als allgemein gültige Norm aufgestellt, sofern diese Befreiung erforderlich erscheint, um die Verzinsung und Tilgung des nicht durch Prioritätsobligationen beschafften Anlagekapitals der Lokalbahn zu höchstens 5% aus dem eigenen Reinerträgnisse zu ermöglichen.

Die Staatsverwaltung kann die Betriebsführung für Rechnung des Konzessionärs gegen Vergütung der Selbstkosten übernehmen, wobei auch bedingungsweise eine Stundung der Betriebskostenvergütung zugunsten der Verzinsung des Vorzugskapitals zulässig ist.

2. Die Staatsverwaltung kann auch den Betrieb der Lokalbahn für eigene Rechnung gegen Zahlung einer fixen Pachtrente übernehmen, wenn deren Bedeckung als dauernd gesichert anzusehen ist.

3. Eine weitgehende Begünstigung bedeutet die Ausführung der infolge der Einmündung der Lokalbahn in die Anschlußstation der Hauptbahn erforderlichen Anlagen und die Beistellung von Bau- und Betriebsmaterialien, Inventargegenständen und Fahrbetriebsmitteln durch die Staatseisenbahnverwaltung, in der Regel gegen Vergütung der Selbstkosten, ausnahmsweise jedoch unentgeltlich, wenn nämlich die Herstellung der Lokalbahn im Interesse des Staatsbetriebes gelegen erscheint.

4. Wird den Lokalbahnen die Beförderung von für sie bestimmten Bau- und Betriebsmaterialien sowie von Fahrbetriebsmitteln auf den Staatseisenbahnen zu den für die eigenen Regiesendungen der letzteren geltenden ermäßigten Tarifsätzen zugestanden.

Der Art. X des Gesetzes ermächtigt die Regierung, sich an der Kapitalsbeschaffung für solche neu herzustellende Lokalbahnen, deren Anlage dem Staatsschatz nachweisbare Vorteile bringt, durch entsprechende Beitragsleistungen zu beteiligen.

Art. XI bestimmt: Inwiefern für einzelne Lokalbahnen, deren wirtschaftliche oder militärische Bedeutung außer Zweifel steht, bezüglich welcher jedoch dargetan erscheint, daß die Interessenten außerstande sind, die erforderlichen Geldmittel zur Gänze aufzubringen, von Seiten der Staatsverwaltung andere, nicht im administrativen Wirkungskreise gelegene finanzielle Unterstützungen, wie insbesondere die Zusicherung einer staatlichen Erträgnisgarantie, zugestanden werden können, wird in jedem Falle ein besonderes Gesetz bestimmen.

B. Das mährische Landesgesetz.[1])

Die durch das Reichsgesetz vom Jahre 1894 eingeleitete länderweise Organisation der Lokalbahnförderung fand ihren legislativen Abschluß in den von den einzelnen Königreichen und Ländern beratenen und erlassenen Landesgesetzen.[2])

[1]) Vergleiche Manz, Die österr. Eisenbahngesetze, Wien 1905, Seite 55 ff.

[2]) In einigen Ländern — Steiermark, Böhmen und Galizien — sind noch vor dem Jahre 1894 Landesgesetze betreffend das Lokalbahnwesen zustande gekommen.

Für die Markgrafschaft Mähren wurde diesem Zwecke durch das Gesetz vom 16. Mai 1895 entsprochen, dessen Bestimmungen in der Hauptsache nachstehend wiedergegeben sind.

§ 1. Die Ausführung jener für den öffentlichen Verkehr bestimmten Eisenbahnen niederer Ordnung (Sekundärbahnen, Vizinalbahnen, Kleinbahnen u. dgl.), deren Notwendigkeit oder Nützlichkeit vom Standpunkte der Landesinteressen außer Zweifel steht, bezüglich welcher jedoch dargetan erscheint, daß die Interessenten (insbesondere Bezirke, Gemeinde und Private) außerstande sind, die erforderlichen Geldmittel zur Gänze aufzubringen, kann vom Lande gefördert werden, entweder

a) durch Garantierung eines jährlichen Reinerträgnisses behufs Sicherstellung der höchstens 4%igen Verzinsung und der innerhalb der Konzessionsdauer planmäßig zu bewirkenden Tilgung des durch Ausgabe von Prioritätsobligationen (Eisenbahnschuldverschreibungen) oder durch Aufnahme eines Hypothekaranlehens zu beschaffenden Teiles des Anlagekapitals der betreffenden Eisenbahn, oder

b) durch Gewährung eines bücherlich sicherzustellenden, mit höchstens 4% verzinslichen und innerhalb der Konzessionsdauer rückzahlbaren Darlehens, eventuell gegen Refundierung in Prioritätsobligationen, in beiden Fällen bis zur Höhe von 70% des vom Landesausschusse (§ 10) anerkannten Bauaufwandes;

c) durch Gewährung von nicht rückzahlbaren Beiträgen mittels einmaliger Kapitalszahlung oder in Annuitäten. Auch kann das Land nach Beschaffenheit der obwaltenden besonderen Verhältnisse sich

d) an der Kapitalsbeschaffung für solche Eisenbahnen auch dadurch beteiligen, daß dasselbe entweder eine Reinertragsgarantie im Sinne der Bestimmungen in lit. a) bezüglich der zur Ergänzung des Bauaufwandes auszugebenden, mit einer höchstens 4%igen Vorzugsdividende auszustattenden und innerhalb der Konzessionsdauer zu tilgenden Prioritätsaktien gewährt, oder Prioritäts- bezw. Stammaktien zum vollen Nennwerte übernimmt.

§ 2. Die im § 1 vorgesehene Unterstützung von Eisenbahnen niederer Ordnung durch das Land kann nur dann eintreten,

a) wenn die Notwendigkeit oder Nützlichkeit des beabsichtigten Eisenbahnbaues vom Standpunkte der Landesinteressen durch Beschluß des Landtages anerkannt wird (§ 9) und

b) wenn seitens der Interessenten und des Staates gemeinsam oder seitens eines dieser beiden Teile allein, entweder

1. nach Maßgabe des Erfordernisses für den Bahnbau einzuzahlende Beiträge zu dem durch den Landesausschuß anerkannten Bauaufwande in der Höhe von wenigstens 30% à fonds perdu oder gegen Übernahme von Aktien des Unternehmens zum vollen Nennwerte zugesichert werden, oder
2. die Verpflichtung übernommen wird, für den Fall, als die jährlichen Betriebsüberschüsse der in Frage kommenden Bahn zur Bedeckung des Erfordernisses für die Verzinsung sowie für die Tilgung des Anlagekapitals innerhalb der Konzessionsdauer nicht ausreichen sollten, Zuschüsse bis zu mindestens drei Achtel (3/8) dieses jährlichen Gesamterfordernisses zu leisten.

§ 3. Für den Bau und Betrieb sowie für die gesellschaftliche Verwaltung der nach § 1 dieses Gesetzes vom Lande geförderten Eisenbahnen ist unter entsprechender Einflußnahme des Landesausschusses in der Regel im Wege einer Vereinbarung mit der Staatsverwaltung oder mit der Verwaltung der Anschlußbahn Vorsorge zu treffen.

§ 4. Für jene Eisenbahnen niederer Ordnung, deren Baukapital ganz oder zum Teil durch Übernahme von Stammaktien seitens der Interessenten, des Landes oder des Staates aufgebracht wird, sind besondere Aktiengesellschaften zu bilden.

Der Gesellschaftsvorstand hat aus höchstens neun Mitgliedern zu bestehen, von welchen zwei vom Landesausschusse bestellt werden.

In die Gesellschaftsstatuten ist die Bestimmung aufzunehmen, daß die Funktionen des Vorstandes der Gesellschaft als Ehrenämter unentgeltlich zu versehen sind.

Auch ist in den Statuten nach Maßgabe der von Fall zu Fall zwischen den beteiligten Faktoren zu treffenden Vereinbarungen zu bestimmen, inwieweit und in welcher Weise eine Rückzahlung der vom Lande aus dem Titel der Reinertragsgarantie (§ 1, lit. a) etwa geleisteten Vorschüsse nebst Zinsen aus den Reinerträgnissen des betreffenden Bahnunternehmens stattzufinden haben wird.

§ 5. Die Prioritätsaktien jener Aktiengesellschaften, welche für die auf Grund dieses Gesetzes vom Lande subventionierten Eisenbahnen gebildet werden, haben Anspruch auf eine 4%ige Vorzugsdividende vor den Stammaktien.

Prioritäts- oder Stammaktien, welche auf Grund der Bestimmungen dieses Gesetzes in den Besitz des Landes gelangen, dürfen vor Ab-

lauf eines Jahres, vom Tage der Betriebseröffnung der betreffenden Eisenbahnlinie an gerechnet, nicht veräußert werden.

§ 6 gibt dem Landesausschuß das Recht, gegen Interessenten, welche sich in der vorgeschriebenen rechtsverbindlichen Form zu Beitragsleistungen irgend welcher Art verpflichtet haben, jedoch mit der Erfüllung dieser Verpflichtungen im Rückstande bleiben, im Wege der politischen Exekution vorzugehen.

§ 7 setzt die Bedingungen fest, unter welchen die Benützung von Bezirks- und Gemeindestraßen durch Eisenbahnen niederer Ordnung zulässig ist und bestimmt, daß hiefür in jedem einzelnen Falle der Landesausschuß nach Anhörung der beteiligten Körperschaften zu entscheiden hat.[1])

In allen Fällen hat hiebei als Grundsatz zu gelten, daß für eine solche Benützung ein besonderes Entgelt in keinem Falle zu entrichten ist und daß alle tunlichen, zum mindesten aber jene Erleichterungen und Begünstigungen Anwendung zu finden haben, welche nach den jeweilig geltenden Normen für Reichsstraßen vorgeschrieben sind.

§ 8. Das Jahreserfordernis für die auf Grund dieses Gesetzes durch das Land übernommenen Verpflichtungen ist mit der entsprechenden Bedeckung durch den Landesvoranschlag anzusprechen, und ist die ordnungsmäßige Verwendung der bewilligten Geldmittel im Landesrechnungsabschlusse auszuweisen.

§ 9. Dem Landtage bleibt die Beschlußfassung und Entscheidung über die Art und Höhe der einzelnen Bahnunternehmungen aus Landesmitteln zu gewährenden finanziellen Unterstützung, über die näheren Modalitäten der hiezu erforderlichen Geldbeschaffung und über die Veräußerung von in den Besitz des Landes gelangten Prioritätsobligationen, Prioritäts- oder Stammaktien der Bahnunternehmung vorbehalten.

§ 10. Dem Landesausschusse obliegt im allgemeinen die Vorbereitung und Antragstellung hinsichtlich der nach § 9 der Entscheidung des Landtages vorbehaltenen Angelegenheiten sowie die Durchführung der diesfalls vom Landtage gefaßten Beschlüsse.

§ 11. Zur Prüfung der auf Grund dieses Gesetzes zu fördernden derlei Eisenbahnprojekte und zur Erörterung der auf ihre finanzielle Unterstützung aus Landesmitteln bezughabenden Fragen wird ein Landeseisenbahnrat errichtet, dessen Zusammensetzung, Organisation und Wirkungskreis vom Landtage über Antrag des Landesausschusses festgestellt wird.

[1]) Mit dem Landesgesetz für Mähren vom 4. März 1887 wird den Konkurrenzbezirken für die Bezirksstraßen gestattet, aus ihren Mitteln die Anlage von Lokalbahnen (Sekundärbahnen, Vizinalbahnen u. dgl.) zu unterstützen, doch bedarf der bezügliche Beschluß der Genehmigung des Landesausschusses.

Wie man sieht, dienen die Lokalbahngesetze sowohl des Reiches als auch des Landes in der Hauptsache der finanziellen Sicherstellung neuer Lokalbahnen. So wenig ihre fördernde Wirksamkeit in dieser Hinsicht zweifelhaft ist, so darf doch nicht übersehen werden, daß sie allein das Aufblühen des Lokalbahnwesens nicht hätten bewirken können, daß vielmehr die zwei wichtigsten Voraussetzungen hiefür schon in dem Eisenbahnkonzessionsgesetz vom 14. September 1854 gegeben waren. Es sind dies die im § 9, b) und c), dieses Gesetzes enthaltenen Bestimmungen.[1])

Die erste sichert dem Konzessionär das Monopol des Transportgeschäftes auf der konzessionierten Linie, denn das Gesetz gestattet niemandem, während der Konzessionsdauer eine Konkurrenzlinie zwischen denselben Endpunkten zu bauen.

Die zweite Bestimmung verleiht allen gemeinnützigen Eisenbahnunternehmungen das Recht der Expropriation in Ansehung des zur Bauausführung erforderlichen Grundes.

Diese beiden Bestimmungen des Reichsgesetzes vom Jahre 1854 haben als die wirtschaftlichen Fundamente des Lokalbahnwesens gewirkt. Erst auf dem so vorbereiteten Boden konnte die durch die Lokalbahngesetzgebung inaugurierte finanzielle Unterstützung der Lokalbahnen durch Staat und Land die erhofften Früchte tragen.

§ 3.

Der Lokalbahnbegriff.

Bevor wir uns den mährischen Lokalbahnen im Einzelnen zuwenden, ist es im Interesse unserer Untersuchung geboten, den Lokalbahnbegriff selbst festzulegen, ihn möglichst genau zu umschreiben, weil wir sonst den Gegenstand unserer Untersuchung nicht mit der erforderlichen Genauigkeit abgrenzen können. Eine Begriffsbestimmung der Lokalbahn ist in allgemein gültiger Form nicht gegeben, und selbst die Gesetzgebung ist einer Definition dieses Begriffes, der sie doch in so ausgedehntem Maße beschäftigt hat, aus dem Wege gegangen. Das Konzessionsgesetz vom Jahre 1854 spricht nur von Eisenbahnen im allgemeinen und in den Lokalbahngesetzen der Jahre 1880 und 1887 ist von den „Lokalbahnen (Sekundärbahnen, Vizinalbahnen u. dgl.)“ als Gegenstand des Gesetzes immer wieder die Rede, ohne daß man es für

[1]) Manz: Die österreichischen Eisenbahngesetze, Wien 1905, Seite 6.

notwendig gefunden hätte, eine Begriffsbestimmung vorzunehmen. Hingegen findet sich in der Ausführungsverordnung des Handelsministeriums[1]) zu dem Gesetze vom 29. Mai 1880 im § 1 derselben die folgende Anweisung:

Die Bestimmung, ob einer projektierten Eisenbahn die Eigenschaft einer Lokalbahn zukomme, wird — insoweit darüber nicht ein Gesetz[2]) entschieden hat — vom Handelsministerium im Einvernehmen mit den übrigen beteiligten Ministerien bei Erteilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten getroffen.

Die Bestimmung erfolgte also, wie man sieht, von Fall zu Fall auf administrativem Wege, auf Grund individueller Beurteilung. Allerdings war damals die Notwendigkeit, den Lokalbahnbegriff zu definieren, praktisch nicht vorhanden, weil außer den Hauptbahnen nur wenige Lokalbahnen vorhanden waren, zwischen welchen zwei Kategorien eine Unterscheidung nicht schwer fiel. Da überdies das Hauptbahnnetz schon vollständig ausgebaut war, so kamen nur die von den Hauptlinien abzweigenden Nebenlinien in Betracht, welche eben als Lokalbahnen bezeichnet wurden.

In dem Maße jedoch, als das Lokalbahnnetz sich verdichtete und weiter zu verästeln begann, insbesondere aber seit der Einführung der elektrischen Traktion und der Schmalspurbahnen, wurde eine begriffliche Unterscheidung dieser verschiedenen Kategorien von Eisenbahnen niederer Ordnung immer dringender. Wohl blieb der Begriff Lokalbahn von gesetzeswegen auch weiterhin ohne genaue Bestimmung, aber er erfuhr immerhin eine Einengung seines Umfanges dadurch, daß im Gesetze vom Jahre 1894 der Begriff der Kleinbahnen von ihm losgelöst und näher umschrieben wurde.

Dieses Gesetz behandelt in zwei getrennten Abschnitten die Lokalbahnen einerseits und die Kleinbahnen (Tertiärbahnen) anderseits und gibt dem letzteren Begriffe die folgende Definition: [3])

„Unter Kleinbahnen (Tertiärbahnen) sind jene für den öffentlichen Verkehr bestimmten Lokalbahnen zu verstehen, welche für den allgemeinen Eisenbahnverkehr von geringer Bedeutung sind (normal- oder schmalspurige Zweigbahnen, Straßenbahnen mit Dampf- oder elektrischem Betriebe, anderen mechanischen Motoren oder animalischer Kraft, Seilbahnen usw.). Insbesondere sind Kleinbahnen in der Regel solche Bahnen, welche hauptsächlich den örtlichen Verkehr in einer Gemeinde oder zwischen benachbarten Gemeinden vermitteln sowie alle Bahnen, welche nicht mit Dampf betrieben werden."

[1]) Bis zum Jahre 1896, in welchem das Eisenbahnministerium geschaffen wurde, wurden dessen Agenden von dem Handelsministerium ausgeübt.

[2]) Gemeint sind die Spezialgesetze, welche vor Inkrafttreten der Lokalbahngesetze, also bis zum Jahre 1880, für jede neue Lokalbahn fallweise erlassen werden mußten.

[3]) Vergleiche Manz: Die österr. Eisenbahngesetze, Wien 1905, Seite 38.

In dieser Definition, u. zw. in dem Schlußsatze derselben, sind zwei den Lokalbahnbegriff bestimmende Merkmale enthalten: Auf einer Lokalbahn findet in der Regel Dampfbetrieb statt, und der durch sie vermittelte Verkehr muß, im Anschlusse an den allgemeinen Eisenbahnverkehr, über den örtlichen Verkehr zwischen zwei benachbarten Gemeinden hinausreichen.

Es liegt nahe, aus der zweiten Bestimmung durch direkte Folgerung eine dritte zu ziehen: Die Lokalbahn muß, da sie für den allgemeinen Eisenbahnverkehr von Bedeutung sein, also den Übergang der Eisenbahnwagen des allgemeinen Netzes auf ihre Geleise gestatten soll, von normaler Spurweite sein.

Jedoch gerade dieses Merkmal, welches wegen seiner ziffernmäßigen Bestimmtheit[1]) wertvoll ist, hat bisher in der Fachliteratur eine sehr widersprechende Beurteilung erfahren. Das Reichsgesetz vom Jahre 1894 spricht im Art. I von normal- oder schmalspurigen Lokalbahnen, erkennt also die normale Spurweite keineswegs als ein Merkmal an, das die Lokalbahnen vor den anderen Kategorien der Bahnen niederer Ordnung auszeichnet.

Dieselbe Unbestimmtheit findet sich auch in den Vorschriften des für die Regelung des mitteleuropäischen Bahnbetriebes maßgebenden Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, dem auch die österreichischen Eisenbahnen angehören.

In den „Technischen Vereinbarungen" dieses Vereins wird zunächst zwischen Hauptbahnen und Nebenbahnen unterschieden.

Unter Nebenbahnen [2]) sind darnach vollspurige, dem öffentlichen Verkehre dienende Eisenbahnen zu verstehen, auf welche Fahrzeuge der Hauptbahnen übergehen können, bei denen aber die Fahrgeschwindigkeit von 50 km in der Stunde nicht überschritten werden darf.

Für die Lokalbahnen hat der Verein eigene „Grundzüge" verfaßt. Dort werden die Lokalbahnen als solche vollspurige oder schmalspurige Bahnen von untergeordneter Bedeutung definiert, welche dem öffentlichen Verkehr, jedoch vorwiegend dem Nahverkehr dienen, mittels Ma-

[1]) Die normale Spurweite, zwischen den Innenkanten der Schienenköpfe gemessen, beträgt 1·435 m.

[2]) Technische Vereinbarungen d. V. D. E. V., Berlin 1909, Seite 9.

schinenkraft betrieben werden und bei denen in der Regel die Fahrgeschwindigkeit von 35 km in der Stunde nicht überschritten wird.[1])

In diesen Definitionen kommt ein neues Moment zum Vorschein, das der maximalen Fahrgeschwindigkeit, welches vermöge der ihm innewohnenden ziffernmäßigen Bestimmtheit geeignet ist, als ein kennzeichnendes Merkmal zu dienen. Wenn auch vorwiegend Überlegungen technischer Natur für die Festsetzung der maximalen Fahrgeschwindigkeit in jedem einzelnen Falle maßgebend sind und demnach die auf den verschiedenen Lokalbahnen zulässigen Höchstgeschwindigkeiten variieren, so wird doch die oben angegebene Höchstgrenze von 35 km bei Lokalbahnen nicht überschritten.[2])

Während wir also in der Maximalgeschwindigkeit von 35 km in der Stunde ein neues verläßliches Moment für die Kennzeichnung unseres Begriffes ansprechen können, stehen wir hinsichtlich der Spurweite vor einer durch die Gesetzgebung und Technik offen gelassenen Frage und müssen uns daher die Antwort auf dieselbe selbst erteilen. Wir müssen uns entscheiden, ob für die vorliegende Arbeit der weitere Begriff mit Einschluß der Schmalspur oder der engere mit Ausschluß derselben Geltung haben soll. Dem für unsere Arbeit maßgebenden wirtschaftlichen Gesichtspunkte entsprechend, können nur Gründe wirtschaftlicher Natur für die Entscheidung bestimmend sein.

Wenn das Lokalbahngesetz vom Jahre 1894 und die „Grundzüge" des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen unter den Lokalbahnbegriff sowohl normal- als auch schmalspurige Bahnen subsummieren, so ist dies deshalb gerechtfertigt, weil sowohl die Bestimmungen jenes Gesetzes als auch die Bestimmungen technischer Natur, welche in den Grundzügen enthalten sind, auf beide Kategorien von Bahnen, ohne Rücksicht auf die Spurweite, Anwendung finden können. Für uns aber, die wir uns hier nur von wirtschaftlichen Erwägungen leiten lassen wollen, liegt der Fall anders. Die wirtschaftliche Beurteilung muß zwischen Bahnen mit Vollspur und solchen mit Schmalspur wohl unterscheiden, weil der Unterschied der Spurweite tiefgehende Unterschiede wirtschaftlicher Natur bedingt.

Wir haben schon früher auf den wichtigen Umstand hingewiesen, daß ein direkter Übergang der Fahrzeuge im Wechselverkehr zwischen

[1]) Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Grundzüge für Lokalbahnen, 1909, Seite 7.

[2]) Für die österr. Lokalbahnen gilt laut Artikel 20 der Verkehrsvorschriften für Lokalbahnen vom 1. Jänner 1884 folgendes: Die zulässige Maximalgeschwindigkeit wird für jede einzelne Lokalbahn durch das Eisenbahnministerium festgesetzt.

Bahnen mit ungleicher Spurweite nicht möglich ist. Die Kontinuität des Geleiseweges erscheint in solchen Fällen an den Anschlußpunkten unterbrochen, und die Schmalspurbahn ist im Hinblick darauf nicht als ein vollwertiges Glied des Eisenbahnnetzes anzusehen, sondern es ist ihr, wirtschaftlich genommen, die Rolle einer Landstraße höherer Ordnung zuzuweisen. Gleichwie die auf der Landstraße mittels animalischer Kraft beförderten Güter, müssen auch die auf der Schmalspurbahn in der Anschlußstation anlangenden Frachten aus- und umgeladen werden, durch welche Manipulation die Beförderung nicht allein verzögert, sondern auch mit erhöhten Kosten belastet wird.

Dazu kommt aber noch ein anderer, nicht minder belangreicher Umstand, welcher die wirtschaftliche Disparität der Schmalspurbahnen noch sinnfälliger erscheinen läßt. Das ist ihre, entsprechend der kleineren Spurweite verringerte Leistungsfähigkeit. Die auf Schmalspurgeleisen rollenden Eisenbahnwagen müssen natürlich auch schmäler gebaut sein, haben also einen kleineren Fassungsraum und geringere Tragfähigkeit als die normalen Eisenbahnwagen. — Man ersieht daraus, daß die wirtschaftlichen Grundlagen der vollspurigen und der schmalspurigen Bahnen wesentlich von einander abweichen, und daß die letzteren nicht mit dem gleichen Maßstabe gemessen werden können.

Nun können wir den Lokalbahnbegriff, wie er dieser Arbeit zugrunde liegen soll, definieren. Wir werden als Lokalbahnen jene vollspurigen Bahnen niederer Ordnung mit Dampfbetrieb ansehen, welche dem öffentlichen Verkehre, über den Bereich benachbarter Gemeinden hinaus, dienen und in der Regel keine größere Fahrgeschwindigkeit als 35 km in der Stunde entwickeln.

§ 4.

Die Lokalbahnen der Markgrafschaft Mähren.

Von dem gesamten österreichischen Lokalbahnnetz entfallen auf das Land Mähren rund 12% der kilometrischen Länge, wobei zu bemerken ist, daß es in dieser Hinsicht unter den österreichischen Ländern an dritter Stelle (hinter Böhmen und Galizien) steht.

Mit Ende des Jahres 1912 waren in Mähren 40 Lokalbahnen in Betrieb, mit einer Gesamtlänge von 1075·320 km. In der folgenden Zusammenstellung sind dieselben namentlich angeführt und für jede einzelne nebst den Daten der Konzessionierung und Betriebseröffnung auch die Betriebslänge in Kilometern angegeben.

Tabelle 1.

Post-Nr.	Benennung der Lokalbahn	Datum der Konzessions-urkunde	Tag der Eröffnung	Spurweite	Betriebslänge einzeln	Betriebslänge zusammen
				Meter	Kilometer	
	I. Selbständige Lokalbahnen.					
	1. Im Betriebe des Staates für Rechnung der Eigentümer.					
1	Czeicz—Steinitz	24. Juli 1908	6. Februar 1909	1·435	25·173	
2	Deutschbrod—Tischnowitz [1])	7. Juni 1902	23. Juni 1905	„	62·094	
3	Hannsdorf—Mähr. Altstadt	17. August 1904	4. Oktober 1905	„	11·213	
4	Lundenburg—Eisgrub	6. August 1901	17. November 1901	„	12·163	
5	Mähr. Budwitz—Jamnitz	9. November 1894	9. November 1896	„	20·775	
6	Mährische Westbahn	11. Juli 1886	1. September 1889	„	87·516	
	(Kosteletz—Cellechowitz)	22. November 1888	1. September 1889	„	2·970	
7	Mutenitz—Gaya	14. Juli 1889	2. Juni 1900	„	15·362	
8	Otrokowitz—Wisowitz	24. Septemb. 1898	8. Oktober 1899	„	24·623	
9	Petersdorf a. d. T.—Winkelsdorf	29. Juli 1903	12. November 1904	„	13·271	
10	Saitz—Czeicz—Göding	21. August 1896 [2])	16. Mai 1897	„	37·602	
11	Stramberg—Wernsdorf	2. September 1895	25. Juli 1896	„	6·343	
12	Wolframs—Telitsch	21. Juli 1896	13. August 1898	„	23·468	
13	Teltsch—Zlabings	12. Juli 1899	7. September 1902	„	30·000	
14	Wsetin—Groß Karlowitz	27. Juli 1907	21. Dezember 1908	1·435	27·347	
15	Zwittau—Polička—Skutsch [3])	10. September 1894	15. September 1896	„	19·293	419·213
	2. Im eigenen Betriebe.					
16	Aujezd—Luhatschowitz	17. Juni 1905	12. Oktober 1905	1·435	9·633	
17	Friedland—Biela	3. Jänner 1908	6. August 1908	„	19·266	
18	Gurein—Bittischka-Eichhorn	12. September 1910	16. Februar 1911	„	8·052	
19	Kanitz-Eibenschitz—Oslawan	31. März 1912	14. Juli 1912	„	9·148	
20	Neutitscheiner Lokalbahn	7. September 1880	19. Dezember 1880	„	8·150	
21	Nezamislitz—Morkowitz	27. September 1909	30. November 1909	„	11·935	
22	Stauding—Stramberger Lokalbahn	15. Juni 1881	19. Dezember 1881	„	19·113	85·297
	II. Im Eigentum und im Betriebe des Staates stehende Lokalbahnen.					
23	Bisenz—Gaya	13. August 1882	20. Juli 1884	1·435	17·614	
24	Branowitz—Pohrlitz	3. September 1894	17. September 1895	„	8·472	
25	Brünn—Gaya	22. Oktober 1884	1. Oktober 1887	„	63·955	
26	Bisenz—Kunowitz	22. Oktober 1884	1. Juni 1887	„	21·157	
27	Brünn—Tischnowitz	15. Jänner 1884	2. Juli 1885	„	28·223	
28	Göding—Ungarische Grenze (Holics)	20. September 1890	18. Juni 1891	„	4·264	
29	Hannsdorf—Ziegenhals	5. März 1885	26. Februar 1888	„	57·140	
30	Hotzendorf—Neutitschein	19. März 1888	1. Juni 1889	„	10·184	
31	Kojetein—Tobitschau	20. Jänner 1895	1. Oktober 1895	„	10·765	
					Übertrag . . .	504·510

[1]) Die Teilstrecke Deutschbrod—Saar, 32·989 km lang, ist im Königreiche Böhmen gelegen.

[2]) Das in der Statistik angegebene Datum: 10. Mai 1902 ist, wie durch Vergleich mit der Konzessionsurkunde festgestellt wurde, unrichtig.

[3]) Die Teilstrecke Polička—Skutsch, 33·199 km lang, ist im Königreiche Böhmen gelegen.

Lfd. Nr.	Benennung der Lokalbahn	Datum der Konzessionsurkunde	Tag der Eröffnung	Spurweite	Betriebslänge eingl.	Betriebslänge zusammen
				Meter	Kilometer	
					Übertrag . .	509·510
32	Krasna—Rožnau	27. Juli 1882	1. Juni 1892	1·435	13·054	
33	Kremsier—Zborowitz	4. August 1881	23. Oktober 1881	„	16·644	
34	Kunowitz—Ung. Brod	22. August 1881	1. Juni 1883	„	15·696	
35	Landenburg—Landesgrenze (Kuttl)	10. März 1900	8. September 1900	„	17·121	
36	Mähr. Weißkirchen—Wiesen	27. Juli 1882	1. November 1884	„	32·777	
37	Olmütz—Čechowitz	22. August 1881	4. März 1883	„	35·259	
38	Kobatey—Straßnitz	19. März 1888	1. Oktober 1889	„	11·987	
39	Segen Gottes—Okrisko	28. Dezember 1882	4. Juni 1886	„	51·269	
40	Staudring—Wagstadt	23. Juli 1889	1. Oktober 1890	„	7·419	
41	Studenetz—Groß Meseritsch	28. Dezember 1882	13. Juni 1886	„	22·260	
42	Ung. Brod—Blatnitz	22. Oktober 1884	28. Oktober 1888	„	46·615	
43	Ung. Hradisch—Kunowitz	22. August 1881	1. Juni 1883	„	5·533	
44	Wasseley—Straßnitz (Ungarische Grenze)	22. Oktober 1884	10. Oktober 1887	„	14·951	
45	Zauchtel—Bautsch	16. April 1890	15. Oktober 1891	„	39·011	
46	Zauchtel—Butinek	16. April 1890	15. Oktober 1891	„	9·610	571·010
					Summe . . .	1075·520

Die vorstehende Übersicht der mährischen Lokalbahnen ist auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium veröffentlichten österreichischen Eisenbahnstatistik für das Jahr 1912 verfaßt. Die seither konzessionierten und in Betrieb gesetzten Lokalbahnen werden am Schlusse der Arbeit ausgewiesen werden. Für unseren Zweck mußten sie deshalb außer Betracht bleiben, weil die bis heute veröffentlichte amtliche Wirtschaftsstatistik der österreichischen Lokalbahnen mit dem Jahre 1912 abschließt. Überdies sind die Betriebsrechnungen neuer Eisenbahnen regelmäßig durch eine Reihe von Jahren nach der Betriebseröffnung aus rein technischen Gründen mit übermäßigen Erhaltungsausgaben für verschiedene Nacharbeiten, wie für die Sicherung der zu Setzungen neigenden frischen Erddämme usw. belastet und gewähren deshalb kein verläßliches Bild.

Außerdem hat der im Sommer 1914 einsetzende Weltkrieg den Eisenbahnverkehr verschiedentlich in so abnormer Weise beeinflußt, daß die statistischen Ziffern der Kriegsjahre für sich getrennt gewertet werden müssen.

Durch entsprechende Verarbeitung der in der Tabelle 1 enthaltenen Daten ist die folgende Tabelle 2 entstanden, welche eine Übersicht über die Entwicklung des mährischen Lokalbahnnetzes in dem Zeitraum von 1880 bis Ende 1912 bietet.

Tabelle 2.

Übersicht über die Entwicklung des mährischen Lokalbahnnetzes.

Jahr	Lokalbahnen auf Grund der Lokalbahngesetze				
	konzessioniert im Jahre	konzessionierte Gesamtlänge mit Ende des Jahres	eröffnet im Jahre	im Betriebe stehende Gesamtlänge mit Ende des Jahres	Verhältnis zur konzess. Gesamtlänge Ende 1912
	Kilometer				Prozent
1880	8·150	8·150	8·150	8·150	0·75
1881	92·245	100·395	35·757	43·907	4·08
1882	147·004	247·399	—	43·907	4·08
1883	—	247·399	56·488	100·395	9·33
1884	174·901	422·300	60·391	160·786	14·95
1885	57·140	479·440	28·223	189·009	17·57
1886	87·516	566·956	73·559	262·568	24·41

Jahr	Lokalbahnen auf Grund der Lokalbahngesetze				
	konzessioniert im Jahre	konzessionierte Gesamtlänge mit Ende des Jahres	eröffnet im Jahre	im Betriebe stehende Gesamtlänge mit Ende des Jahres	Verhältnis zur konzess. Gesamtlänge Ende 1912
	Kilometer				Prozent
1887	—	566·956	100·063	362·631	33·71
1888	25·141	592·097	103·755	466·386	43·36
1889	7·419	599·516	112·657	579·043	53·84
1890	52·885	652·401	7·419	586·462	54·53
1891	—	652·401	52·885	639·347	59·44
1892	—	652·401	13·054	652·401	60·66
1893	—	652·401	—	652·401	60·66
1894	48·540	700·941	—	652·401	60·66
1895	17·108	718·049	19·237	671·638	62·45
1896	61·070	779·119	46·411	718·049	66·76
1897	—	779·119	37·602	755·651	70·26
1898	24·623	803·742	23·468	779·119	72·44
1899	45·362	849·104	24·623	803·742	74·73
1900	17·121	866·225	32·483	836·225	77·75
1901	12·163	878·388	12·163	848·388	78·88
1902	62·094	940·482	30·000	878·388	81·85
1903	13·271	953·753	—	878·388	81·85
1904	11·213	964·966	13·271	891·659	82·90
1905	9·633	974·599	82·940	974·599	90·61
1906	—	974·599	—	974·599	90·61
1907	27·347	1001·946	—	974·599	90·61
1908	44·439	1046·385	46·613	1021·212	94·95
1909	11·935	1058·320	37·108	1058·320	98·40
1910	8·052	1066·372	—	1058·320	98·40
1911	—	1066·372	8·052	1066·372	99·15
1912	9·148	1075·520	9·148	1075·520	100·00

Werden die konzessionierten Lokalbahnlängen nach den einzelnen Lokalbahngesetzen, auf Grund welcher die Konzessionierung erfolgte, zusammengefaßt, so ergibt sich folgendes:

Auf Grund des Gesetzes vom	welches in Geltung stand		wurden konzessioniert
	vom	bis	km
25. Mai 1880	5. Juni 1880	31. Dez. 1886	566·956
17. Juli 1887	23. „ 1887	31. „ 1894	133·985
31. Dez. 1894	1. Jänner 1895	Ende 1912	374·579
		Zusammen . . .	1075·520

Während der sechsjährigen Geltungsdauer des ersten Lokalbahngesetzes hat somit das mährische Lokalbahnnetz absolut und relativ genommen, die stärkste Zunahme erfahren. Das ist, in Anbetracht der reichen Auswahl an aussichtsvollen Projekten, die sich damals der Unternehmungslust darbot, nicht verwunderlich. Unter der Herrschaft des zweiten Gesetzes war das Tempo der Entwicklung ein verlangsamtes, bis das dritte Gesetz vom Jahre 1894, im Verein mit dem ein Jahr später in Kraft tretenden Landesgesetz, die Gründungstätigkeit wieder belebte, weil die weitgehende finanzielle Unterstützung, welche Staat und Land auf Grund dieser beiden Gesetze dem Bau von Lokalbahnen zuwenden konnten, neuen Anreiz bot und die Realisierung der Projekte erleichterte.

Die direkte staatliche finanzielle Förderung erfolgte immer in Form der staatlichen Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses in der Höhe, welche zu einer 4%igen Verzinsung des Anlagekapitals und zur Tilgung desselben innerhalb der Konzessionsdauer erforderlich ist. Die von der Staatskassa für diesen Zweck, einschließlich der Deckung etwaiger Gebarungsabgänge, an mährische Lokalbahnen verausgabten Beträge erreichten mit Ende 1912 die Summe von 6,767.673 Kronen.[1])

Das Land Mähren hat bis Ende 1912 zum Bau neuer Lokalbahnen, laut amtlicher Mitteilung des mährischen Landesausschusses an den Verfasser, Z. 13985 vom 21. April 1917, in folgender Weise beigetragen:

Die Höhe der dem Lande als Gegenwert für bewilligte und auch ausgezahlte Subventionen übergebenen Stammaktien von in Betrieb gesetzten Lokalbahnen belief sich mit Ende 1912 auf 4,057.000 Kronen.

Außerdem wurden bis Ende 1912 weitere Landesbeiträge für den Bau von Lokalbahnen zwar ausgezahlt, jedoch die bezüglichen Stammaktien im Nominalwerte von 619.000 Kronen erst nach diesem Zeitpunkte dem Lande übergeben.

Schließlich waren in die Landesvoranschläge bis inklusive 1912 für neu zu errichtende Lokalbahnen Landesbeiträge von zusammen 1,700.000 Kronen eingestellt, welche jedoch bis jetzt noch nicht angesprochen wurden, bezw. erst nach Vollendung des Baues und Eröffnung des Verkehres sowie erst nach erfolgter Sicherstellung der Erlegung der Stammaktien zur Auszahlung gelangen werden.

[1]) Österreichische Eisenbahnstatistik, Wien 1914, Seite 289 ff.

II. Teil.

Zur Ökonomie der mährischen Lokalbahnen.

§ 5.

Das Anlagekapital.

Die große wirtschaftliche Bedeutung des mährischen Lokalbahnnetzes findet ihren ziffernmäßigen Ausdruck in dem darin investierten Kapital. Eine genaue Bestimmung dieses Kapitals ist aus dem Grunde nicht möglich, weil für die im Eigentum des Staates stehenden 24 Lokalbahnen, welche ehemals privaten Hauptbahnen gehörten und gelegentlich deren Einlösung durch den Staat mitübernommen wurden, die Anlagekosten seinerzeit aus dem Gesellschaftskapital gedeckt wurden und daher das Anlagekapital nirgends gesondert ausgewiesen ist. Nur für die in der Tabelle 1 angeführten selbständigen Lokalbahnen liegen statistische Angaben über das Anlagekapital vor[1]), welche in der nachfolgenden Zusammenstellung verwertet sind.

Tabelle 3.

Aufgebrachtes Anlagekapital der selbständigen Lokalbahnen mit 31. Dezember 1912.

Lfd. Nr.	Benennung der Lokalbahn	Stammaktien	Prioritätsaktien	Prioritätsobligationen	Hypothekardarlehen	Im Ganzen
		Kronen				
1	Deutschbrod—Tischnowitz	2,525.000	—	6,408.000	2,776.000	11,709.000
2	Hannsdorf—M. Altstadt	675.000	—	—	500.000	1,175.000
3	Lundenburg—Eisgrub	—	—	1,095.000	—	1,095.000
4	Mähr. Budwitz—Jamnitz	320.000	110.000[2])	1,140.000	—	1,570.000
	Übertrag	. . .	. . .	. . .	. . .	15,549.000
5	Mähr. Westbahn	7,244.400	—	7,020.000	—	14,264.400
6	Mutenitz—Gaya	—	80.000[1])	1,798.000	—	1,878.000
7	Otrokowitz—Wisowitz	745.800	2,020.000	—	—	2,765.800
8	Petersdorf a. d. Teß—Winkelsdorf	800.000	—	—	600.000	1,400.000
9	Saitz—Czeicz—Göding—Czeicz—Steinitz	2,792.800	2,400.000	—	1,300.000	6.518.400[2])
10	Stramberg—Wernsdorf	1,040.000	—	—	—	1,040.000
11	Wolframs-Teltsch—Zlabings	1,560.000	—	4.572.000	—	6,132.000
12	Wsetin—Groß Karlowitz	900.000	—	2,158.000	—	3,058.000
13	Zwittau—Policka	1,524.000	—	—	3,236.000	4,796.000[3])
14	Aujezd—Luhatschowitz	446.000	122.000	—	570.000	1,193.000[4])
15	Friedland—Bielo	1,538.000	—	—	1,400.000	2,938.000
16	Gurein—Bittischka-Eichhorn	518.000	—	—	517.000	1,100.000[5])
17	Kanitz-Ebenschitz—Oslawan	—	—	—	—	1,500.000[7])
18	Neutitschein Lokalbahn	—	—	952.150	—	952.150
19	Nezamislitz—Morkowitz	509.000	91.000	—	600.000	1,500.000[6])
20	Stauding—Stramberg	—	—	—	—	3,492.655[7])
	Zusammen	. . .	. . .	. . .	. . .	70,077.405

[1]) Österreichische Eisenbahnstatistik 1912, Seite 230 ff.

[2]) Beitrag des Landes Mähren à fonds perdu.

[1]) Nicht rückzahlbare Subvention des Landes Mähren.

[2]) In dieser Summe ist noch eine schwebende Schuld von K 25 600 enthalten.

[3]) In dieser Summe ist noch eine von der Markgrafschaft Mähren gewährte Subvention von K 36.000 enthalten.

[4]) In dieser Summe ist noch eine schwebende Schuld von K 55.400 enthalten.

[5]) „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ 65.000 „

[6]) „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ 300.000 „

[7]) Von den Konzessionären beschafft.

Diese Summe auf die gesamte Länge der hier berücksichtigten Bahnen bezogen, welche 504·510 km beträgt, ergibt für 1 km Betriebslänge ein durchschnittliches Anlagekapital von 138.902 Kronen.

Da für die übrigen in der Tabelle 1 enthaltenen Lokalbahnen, welche sich im Eigentume des Staates befinden, eine Nachweisung des Anlagekapitals nicht vorhanden ist, so kann nur eine näherungsweise Berechnung desselben stattfinden, welche sich auf den vorstehend berechneten Durchschnittsbetrag per Kilometer stützt.

Legt man diese Durchschnittsziffer von 138.902 Kronen unseren sämtlichen Lokalbahnen zugrunde, deren Gesamtlänge in Tabelle 1 mit 1075·520 km ausgewiesen ist, so kommt man zu einem für das ganze mährische Lokalbahnnetz gültigen Anlagekapital von 149,391.879 Kronen.

Das Anlagekapital einer Bahnunternehmung ist jedoch nicht ein feststehender, unveränderlicher Betrag, sondern trägt in der Regel die Tendenz zum Wachstum in sich, denn das ursprüngliche Anlagekapital sichert nur die Kosten der ersten Herstellung.

Nun ist ja ohneweiters einzusehen, daß die Neuanlage einer Bahn nur gerade jenen Verkehrserfordernissen Rechnung trägt, welche zur Zeit der Bauherstellung erhoben werden. Das entspricht dem selbstverständlichen Gebote einer möglichst sparsamen Baudurchführung. Da aber jedes solide Bahnunternehmen mit einem mit der Zeit wachsenden Verkehr rechnen muß, so erweisen sich die ursprünglichen Anlagen im Laufe der Zeit unzulänglich, und es tritt die Notwendigkeit neuer Investitionen, wie für Stationserweiterungen, Vermehrung des Fahrparkes usw. ein. So ist z. B. das ursprüngliche Anlagekapital der Neutitscheiner Lokalbahn im Jahre 1880 von 550.000 Kronen auf 954.595·60 Kronen[1]) mit Ende des Jahres 1914, und das ursprüngliche Anlagekapital der Stauding-Stramberger Lokalbahn von 2,400.000 Kronen im Jahre 1881 auf 3,961.623·33 Kronen mit Ende des Jahres 1914[2]) angewachsen.

Dieses mit der Verkehrsentwicklung gleichen Schritt haltende Anwachsen des Anlagekapitals muß natürlich in den Konzessionsurkunden, hinsichtlich der für die Einlösung privater Lokalbahnen durch den Staat vorgesehenen Bestimmungen, Berücksichtigung finden.

[1]) Geschäftsbericht der Neutitscheiner Lokalbahn für das Jahr 1914, Seite 6.

[2]) Geschäftsbericht der Stauding—Stramberger Lokalbahn für das Jahr 1914, Seite 4.

So heißt es im § 8 der Konzessionsurkunde für die Stauding—Stramberger Lokalbahn: „Sollten nach Ablauf des ersten Betriebsjahres noch weitere neue Bauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagekapital zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten neuen Bauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung erteilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden."

Das so von der Staatsverwaltung jeweils genehmigte erhöhte Anlagekapital bildet die Grundlage für die Bestimmung des Einlösungspreises und nicht das ursprüngliche, nur die Kosten der ersten Herstellung in sich begreifende Kapital. Der Vorgang bei der Bestimmung des Einlösungspreises ist dann folgender: Es werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der sieben Jahre, die der wirklichen Einlösung vorausgegangen sind, bestimmt, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen und der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.[1])

„Sollte sich jedoch der so ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens auf die Annuität erstrecken, welche zur 5%igen[2]) Verzinsung und Tilgung des von der Staatsverwaltung genehmigten Nominalanlagekapitals innerhalb der Konzessionsdauer[3]) notwendig ist, so wird dieser Annuitätsbetrag als das der Bemessung des Einlösungspreises zugrunde zu legende Reinerträgnis festgesetzt. Letzteres gilt auch für den Fall, daß die Einlösung der Bahn vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgt."

Auf diese Weise ist der Unternehmung die Nutzung der von ihr während des Betriebes der Bahn gemachten Investitionen gesichert und damit die Gefahr beseitigt, daß der Unternehmer aus Furcht vor der jederzeit drohenden Einlösung die Herstellung von Erweiterungen oder die Vermehrung der Betriebseinrichtungen unterläßt, die im Interesse des Verkehrs, also des öffentlichen Bedürfnisses, notwendig werden.

[1]) Konzessionsurkunde der Stauding—Stramberger Lokalbahn, § 8.

[2]) In den jüngeren Konzessionsurkunden, von den neunziger Jahren angefangen, ist ein vierprozentiger Zinsfuß vorgeschrieben.

[3]) Neunzig Jahre.

§ 6.

Die Betriebsrechnung.

Das wirtschaftliche Ergebnis eines Bahnbetriebes wird durch das perzentuelle Verhältnis der Betriebseinnahmen zu den Betriebsausgaben bestimmt. Dieses Verhältnis, der Betriebskoeffizient, sagt aus, wie viel an Ausgaben auf je 100 Kronen Einnahmen entfallen und bildet den allgemein gültigen Maßstab für den Betriebserfolg des Unternehmens. Durch die Gegenüberstellung von Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben erhält man den Betriebsüberschuß des betreffenden Jahres und dieser, bezogen auf das Anlagekapital der Bahnunternehmung, ergibt sodann deren Rentabilität. Die Gegenüberstellung von Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben geschieht in der Betriebsrechnung.

Zu bemerken ist, daß die durch die Eisenbahnwirtschaft verursachten Kosten mit den Betriebsausgaben nicht erschöpft sind, sondern daß zu diesen noch die Kosten der Verzinsung des Anlagekapitals hinzutreten.

Für die Ermittlung des Betriebskoeffizienten und des Betriebsüberschusses kommen aber diese Ausgaben für die Kapitalsverzinsung nicht in Betracht, weil sie wohl zu den Unternehmungs- oder Selbstkosten, nicht aber zu den Betriebskosten gehören.[1])

Durch ihre Einbeziehung in die Betriebsausgaben würde sogar ein bedenkliches Moment der Unbestimmtheit in die Rechnung Eingang finden, welches zur Folge hätte, daß die Ergebnisse der Rechnung für die vergleichende Statistik unbenützbar werden; denn ein Betriebskoeffizient, welcher auf Grund der um die Kapitalszinsen vermehrten Betriebsausgaben bestimmt ist, wird in der überwiegenden Zahl der Fälle kein zutreffendes Bild von der Wirtschaftlichkeit des Bahnbetriebes liefern. Dies hängt damit zusammen, daß das Anlagekapital, wie

[1]) Vergleiche Dr. Ing. R. Esch: Über den Einfluß der Geschwindigkeit der Beförderung auf die Selbstkosten der Eisenbahnen Jena, 1911, Seite 13. Hingegen ist Karl Pascher: Das Lokalbahnwesen Österreichs, Wien 1904, Seite 25, der Ansicht, daß die Kapitalszinsen auch in die Selbstkosten nicht einzubeziehen sind. Seine Definition der Selbstkosten lautet: Gesamtbetriebskosten ausschließlich Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals. Beide stimmen aber darin überein, daß die Betriebsausgaben mit der Kapitalsverzinsung nichts zu tun haben.

wir im vorhergehenden Kapitel gesehen haben, keineswegs etwas Feststehendes und Unveränderliches ist, sondern in der Regel mit der Zeit anwächst. Nun ist es ja meistens so, daß neuen kostspieligen Investitionen, welche eine Erhöhung des Anlagekapitals und also auch des Zinsenerfordernisses notwendig machen, die erwartete Steigerung der Betriebseinnahmen nicht sofort auf dem Fuße folgt. Frühestens macht sich der Erfolg solcher wirtschaftlicher Investitionen erst in der nächstfolgenden Betriebsperiode, keinesfalls aber schon während der Investitionsperiode selbst geltend. Während also auf der einen Seite die Betriebsausgaben durch die höheren Kapitalszinsen eine Steigerung erfahren, bleiben die Betriebseinnahmen noch eine gewisse Zeit hindurch unverändert, und es resultiert daraus eine Verschlechterung des Verhältnisses zwischen Einnahmen und Ausgaben, welches dem wirklichen Stande der Eisenbahnwirtschaft nicht entspricht. Das ungünstige Ergebnis ist einzig und allein nur durch die erhöhten Ausgaben für die Kapitalsverzinsung verursacht, mit welchen die Betriebsausgaben zu Unrecht belastet sind, und ein auf dieser Grundlage errechneter Betriebskoeffizient gibt den Betriebserfolg in einem verzerrten Maßstab wieder.

Aus diesem Grunde werden wir an der üblichen Darstellung festhalten und sowohl die Betriebskoeffizienten als auch die Betriebsüberschüsse und finanziellen Ergebnisse der einzelnen Lokalbahnen auf Grund der von den Kapitalszinsen freien Betriebsausgaben bestimmen.

Da die Aufstellung der Betriebsrechnung bei allen österreichischen Eisenbahnen nach einheitlichen Normen geschieht, so wird es von Nutzen sein, an einem praktischem Beispiele zu zeigen, aus welchen Posten sich die Einnahmen und Ausgaben unserer Lokalbahnen zusammensetzen. Dieses Beispiel ist durch die nachstehende Betriebsrechnung der Stauding—Stramberger Lokalbahn für das Jahr 1912 gegeben.[1])

[1]) Aus dem Geschäftsbericht der Stauding—Stramberger Lokalbahn für das Jahr 1912.

Betriebsrechnung.

Einnahmen.

	Einzeln	Zusammen
A. Transporteinnahmen.		
Personen (Zivil)	92.099·48	
Militär	345·12	
Gepäck	992·80	
Eilgüter	5.651·30	
Frachtgüter	662.848·48	761.937·18
B. Verschiedene Einnahmen.		
Miet- und Pachtzinse	514·16	
Diverse Einnahmen	6.403·48	6.917·64
		K 768.854·82

Ausgaben.

	Einzeln	Zusammen
A. Allgemeine Verwaltung.		
Personalien, Kanzleiauslagen Versicherungen, Gerichts- und Notariatsspesen, Geschenke, Mietzinse und Verschiedenes		31.928·73
B. Bahnaufsicht u. Bahnerhaltung.		
Kosten der Zentral- und Betriebsleitung	6.234·70	
Allgemeine Auslagen für Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	5.061·14	
Bahnaufsicht	13.385·38	
Erhaltung und Umgestaltung des Unterbaues	14.005·34	
„ „ „ „ Oberbaues	74.068·79	
„ „ „ der Gebäude	12.184·31	
Außerordentliche Auslagen	8·933·44	133.873·10
C. Verkehrs- und kommerzieller Dienst.		
Kosten der Zentral- und Betriebsleitung	12.903·84	
Stationsdienst	143.099·14	
Fahrdienst	34.074·14	190.077·12
Fürtrag		355.878·95

	Einzeln	Zusammen
Übertrag		355.878·95
D. Zugförderungs- und Werkstättendienst.		
Kosten der Zentral- und Betriebsleitung	6.339·72	
Zugförderung	98.233·56	
Erhaltung und Ersatz der Fahrbetriebsmittel	49.887·23	154·460·51
E. Besondere zu den eigentlichen Betriebsausgaben nicht gehörige Auslagen.		
Steuer, Stempel, Taxen und Diverses	21.412·09	
Entschädigungen auf Grund des Haftpflichtgesetzes	15.826·35	
Beiträge zum Pensionsfonds	31.938·25	
Sanitätsdienst	3.006·20	
Zinsen	9.899·12	82.082·01
Summe		K 592.421·47
Betriebsüberschuß		„ 176.433·35
		K 768.854·82

§ 7.

Der Verkehr auf den mährischen Lokalbahnen.

Die vorstehende Betriebsrechnung zeigt, daß die Einnahmen fast zur Gänze aus den Transportleistungen fließen, während die sonstigen Nebeneinnahmen nur eine unwesentliche Rolle spielen. Der entscheidende Faktor für die Rentabilität des Bahnunternehmens ist mithin der auf der Bahnlinie herrschende Verkehr.

Die Bahntransporte umfassen die Beförderung von Personen und Gütern, von welch letzteren bei Lokalbahnen die Frachtgüter in erster Reihe stehen, während Gepäck und Eilgüter von untergeordneter Bedeutung sind.

Aber nicht die Mengen der beförderten Personen und Güter allein kommen für das finanzielle Ergebnis in Frage, sondern auch die von den einzelnen Transporten zurückgelegten Wege. Das gesamte Betriebsmaterial erfährt eine um so bessere Ausnützung, je größere Strecken von jedem einzelnen Reisenden und Gut durchfahren

werden, und die Einnahmen sind bei sonst gleichen Transportmengen dort größer, wo der Durchschnitt der von den Reisenden und Gütern zurückgelegten Bahnkilometer ein höherer ist. Deshalb werden wir in der folgenden Übersicht der Verkehrsziffern aus dem Jahre 1912 auch die durchschnittlichen Transportwege erscheinen lassen.[1])

Tabelle 4.

A. Personen- und Gepäckverkehr.

Bezeichnung der Bahn	Beförderte Personen	Geförderte Personenkilometer		Durchschnittlich hat jeder Reisende zurückgelegt km	Gepäck	
		Anzahl	pro km Betriebslänge		Tonnen	Tonnen-Kilometer
Deutschbrod—Tischnowitz . .	294.672	6,396.359	67·271	21·71	407	11.613
Hannsdorf—Mähr. Altstadt	41.729	486.476	43·385	11·66	39	507
Lundenburg—Eisgrub . . .	41.522	453.768	38·307	10·93	41	510
Mähr. Budwitz—Jamnitz . . .	55.494	1,213.327	58·403	21·86	112	2.413
Mähr. Westbahn	640.663	7,817.856	86·399	12·20	487	18.993
Mutenitz—Gaya	48.007	473.697	30·836	9·87	36	484
Otrokowitz—Wisowitz . .	176.167	1,993.932	80·978	11·32	235	3.348
Petersdorf a. d. T.—Winkelsdorf	102.785	778.114	58·633	7·57	91	955
Saitz—Czeicz—Göding, Czeicz Steinitz . . .	231.436	3,430.713	54·651	14·82	106	1.994

[1]) In den folgenden Untersuchungen müssen die der k. k. Staatseisenbahnverwaltung gehörigen Lokalbahnen außer Betracht bleiben, weil die k. k. Staatseisenbahnverwaltung für diese Lokalbahnen weder die Verkehrsziffern, noch die Einnahmen- und Ausgabenziffern statistisch gesondert ausweist. Die dadurch bedingte Lückenhaftigkeit der Darstellung erscheint umsoweniger bedenklich, als das restliche zu verarbeitende Material ein reichliches ist und außerdem, vom wirtschaftlichen Gesichtspunkte beurteilt, auch wertvollere Daten bietet. Während nämlich die selbständigen Lokalbahnen einheitliche selbständige Wirtschaftskörper sind, stellen sich die im Eigentum der k. k. Staatseisenbahnverwaltung stehenden Lokalbahnen nur als untergeordnete Bestandteile des Staatsbahnorganismus dar und sind als solche unselbständige, in ihrer Wirtschaft nach jeder Richtung abhängige Betriebseinheiten, so daß ihre Betriebsresultate folgerichtig auch nur im Zusammenhange mit den Ergebnissen des ganzen Staatsbahnbetriebes gewertet werden können.

Bezeichnung der Bahn	Beförderte Personen	Geförderte Personenkilometer		Durchschnittlich hat jeder Reisende zurückgelegt km	Gepäck	
		Anzahl	pro km Betriebslänge		Tonnen	Tonnen-Kilometer
Stramberg—Wernsdorf . .	30.040	209.227	32·985	6·96	11	74
Wolframs—Teltsch—Zlabings	129.648	2,217.169	41·467	17·10	224	5.960
Wsetin—Gr. Karlowitz	180.135	2,222.322	81·264	12·34	68	1.321
Zwittau—Polička	129.232	2,414.787	46·003	18·69	229	6.631
Aujezd—Luhatschowitz . . .	69.912	618.388	64·195	8·85	221	2.099
Friedland—Biela	104.122	1,454.107	75·475	13·907	99	1.188
Gurein—Bittischka-Eichhorn .	41.736	300.485	37·318	7·20	23	184
Kanitz-Ebenschitz—Oslawan	56.290	224.210	52·459	3·98	77	539
Neutitscheiner Lokalbahn . . .	250.139	1,926.577	236·390	7·70	526	4.313
Nezamislitz—Morkowitz . .	28.956	245.927	20·606	8·49	10	100
Standing—Stramberger Lokalbahn . .	274.149	3,054.639	165·303	11·14	148	1.776

Die durchschnittlichen Transportwege sind in der vierten Kolonne enthalten. Wenn man ihre Ziffern mit den Betriebslängen in Tabelle 1 vergleicht, so tritt die sonderbare Erscheinung zutage, daß bei einigen unserer Lokalbahnen der durchschnittlich zurückgelegte Transportweg größer ist als die Betriebslänge der Bahn. So z. B. bei der Lokalbahn Hannsdorf—Mähr. Altstadt, deren Betriebslänge 11·213 km beträgt, während der durchschnittlich von den Reisenden zurückgelegte Weg in der vorstehenden Tabelle mit 11·66 km ausgewiesen ist, also größer wäre als die Bahnlinie selbst. Dieser scheinbare Widerspruch ist darauf zurückzuführen, daß in der Verkehrsstatistik nicht die wirklichen Längen der Transportstrecken erscheinen, sondern die tarifarischen Entfernungen. Diese werden wohl auch in Kilometern ausgedrückt, aber sie stimmen mit den Betriebslängen nicht überein; denn die tarifarischen Längen der einzelnen Transportstrecken sind, aus

Gründen der leichteren Handhabung und Schematisierung, auf ganze Kilometer aufgerundet, so daß sie immer größer sind als die wirklichen Betriebslängen, und diese Bruchteile von Kilometern ergeben, für die ganze Bahnlinie zusammengefaßt, recht erhebliche Differenzen. So beträgt in dem vorhin angezogenen Beispiel der Lokalbahn Hannsdorf—Mähr. Altstadt die Differenz zwischen der ganzen Betriebslänge und der ganzen tarifarischen Länge 1·787 km, denn wie aus dem bezüglichen Tarif[1]) hervorgeht, beträgt die tarifarische Länge der genannten Lokalbahn 13 km. Diese tarifarische Länge bildet die Grundlage für die Fahrpreisbestimmung nach dem Schema des für Lokalbahnen geltenden Kilometertarifes, und sie ist es auch, welche in der Statistik zu der Anzahl der beförderten Personen in Beziehung gebracht wird, um die in einer Betriebsperiode geförderten Personenkilometer zu bestimmen.

Das gleiche gilt bezüglich der Güterverkehrsstatistik (Tabelle 5). Auch hier sind die geförderten Tonnenkilometer nicht auf Grund der Betriebslängen, sondern der tarifarischen Längen, welche in der Regel größer sind, errechnet. Es sind daher die tatsächlich bewältigten Transportleistungen, sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr, kleiner, als sie sich durch die Statistik ziffernmäßig darstellen.

Tabelle 5.

B. Güterverkehr.

Bezeichnung der Bahn	Beförderte Güter				Geförderte Tonnenkilometer		Durchschnittlich hat jede Tonne zurückgelegt
	Eilgüter	Frachtgüter	im ganzen	pro km Betriebslänge	im ganzen	pro km Betriebslänge	
	Tonnen				Anzahl		km
1. Im Betriebe des Staates für Rechnung der Eigentümer.							
Deutschbrod—Tischnowitz	2.394	137.882	140.276	1475	5,026.353	52.863	35·83
Hannsdorf—Mähr. Altstadt	257	18.875	19.132	1706	247.899	22.108	12·96
Lundenburg—Eisgrub	1.355	82.702	84.057	6911	718.609	59.081	8·55
Mähr. Budwitz—Jamnitz	1.165	21.178	22.343	1075	543.061	26.140	24·31
Mähr. Westbahn	3.720	280.143	283.863	3137	8,131.073	89.860	28·64
Mutenitz—Gaya	4.653	147.403	152.056	9898	1,407.021	91.591	9·25
Otrokowitz—Wisowitz	1.825	43.913	45.738	1858	559.773	22.734	12·24

[1]) Lokalgütertarif, Teil II, Heft 2, Seite 358.

Bezeichnung der Bahn	Beförderte Güter				Geförderte Tonnenkilometer		Durchschnittlich hat jede Tonne zurückgelegt
	Eilgüter	Frachtgüter	im ganzen	pro km Betriebslänge	im ganzen	pro km Betriebslänge	
	Tonnen				Anzahl		km
Petersdorf a. d. Teß—Winkelsdorf	256	40.562	40.818	3076	401.849	30.280	9·84
Saitz—Czeicz—Göding[1]) / Czeicz—Steinitz[1])	10.067	208.631	218.698	3484	4,200.358	66.911	19·21
Stramberg—Wernsdorf	226	23.154	23.380	3686	163.661	25.892	7·00
Wolframs—Teltsch—Zlabings	1.857	72.801	74.658	1396	1,814.169	33.930	24·30
Wsetin—Gr. Karlowitz	267	44.080	44.347	1622	1,069.072	39.093	24·10
Zwittau—Polička	1.549	106.947	108.496	2067	2,164.245	41.230	19·95
2. Im eigenen Betriebe.							
Aujezd—Luhatschowitz	575	20.047	20.622	2141	176.877	18.362	8·58
Friedland—Biela	165	66.880	67.045	3480	935.409	48.552	13·95
Gurein—Wittischka-Eichhorn	64	29.581	29.645	3682	230.794	28.663	7·79
Kanitz-Eibenschitz—Oslawan	589	42.479	43.068	10077	302.007	70.661	7·01
Neutitscheiner Lokalbahn	846	116.237	117.083	14366	809.524	99.328	6·91
Nezamislitz—Morkowitz	163	45.228	45.391	3803	424.806	35.593	9·36
Stauding-Stramberger Lokalbahn	626	546.756	547.382	29622	9,200.526	497.891	16·81

Die Übersicht des Personen- und Gepäckverkehrs bedarf einer Ergänzung hinsichtlich der beförderten Equipagen, Pferde und Hunde. Die für diese Transporte in Betracht kommenden Ziffern sind im Verhältnis zu jenen des Personenverkehrs so gering und für die Einnahmenbildung so wenig ausschlaggebend, daß es genügen wird, sie für sämtliche Lokalbahnen summarisch anzugeben. Auf den in Tabelle 4 verzeichneten Lokalbahnen wurden im Jahre 1912 befördert:

[1]) Die beiden Lokalbahnen bilden ein einheitliches Unternehmen. Vergl. Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt 1908, Nr. 96, Seite 959.

Equipagen und sonstige Fahrzeuge	Pferde	Hunde
Stück		
1	33	1398

Zu der Tabelle 5, betreffend den Güterverkehr, ist zu bemerken, daß in dieselbe nur frachtpflichtige Güter aufgenommen wurden und nicht die frachtfreien Dienst- oder Regiegüter, welche für die eigenen Zwecke der Bahn bestimmt sind, weil deren Beförderung zu Lasten des Bahnbetriebes erfolgt und keine Einnahmenpost bildet.

Die Menge der im Jahre 1912 auf sämtlichen in Tabelle 5 verzeichneten Lokalbahnen beförderten Regiegüter betrug:

Regiegüter	Geförderte Tonnenkilometer	
Tonnen	Anzahl	im Durchschnitt pro km Betriebslänge
42.475	1,039.912	966·9

Diese Regiegütertransporte sind also keineswegs unbedeutend, und weil sie als frachtfreie Transporte nichts zu den Einnahmen beitragen, so fallen sie um so mehr für die Ausgaben ins Gewicht. Die Güter, welche da in Betracht kommen, sind vor allem Betriebsmaterialien, wie Kohle, Öl usw., dann aber auch Oberbauschwellen, Schienen, Zement, Ziegel und verschiedene andere Baumaterialien, die entweder der normalen Bahnerhaltung oder Neuherstellungen dienen.

Ebenso wie von der Dichte des Eisenbahnnetzes und von der Intensität des Eisenbahnverkehrs auf den wirtschaftlichen Kulturstand eines Landes geschlossen werden kann, so kann man einen Überblick über die Produktionsverhältnisse eines Landes dadurch gewinnen, daß man beobachtet, aus welchen Warengattungen sich die auf den Bahnen dieses Landes beförderten Frachten vornehmlich zusammensetzen. Das so gewonnene Bild ist insbesondere bei Lokalbahnen zutreffend, weil auf diesen der Durchzugsverkehr, welcher auf den Hauptbahnen die Hauptrolle spielt, gar nicht oder nur in geringem Maße vorhanden ist, so daß die Güter, welche sie befördern, entweder die lokalen Bodenerzeugnisse direkt bedeuten oder aber Mittel für die gewerbliche und Bodenproduktion des Landes selbst sind.

Nachstehend lassen wir eine Übersicht der auf den mährischen selbständigen Lokalbahnen im Jahre 1912 als Frachtgut beförderten Warengattungen[1]) in alphabetischer Reihenfolge derselben folgen.

[1]) Österreichische Eisenbahnstatistik, Wien, 1914, Seite 606 ff.

Tabelle 6a.[1])

Post-Nr.	Abfälle	Asphalt, Teer usw.	Baumwolle, roh	Kohle und Koks	Dachpappe	Düngemittel	Chemikalien	Eisen und Stahl, roh u. bearbeitet	Erze und Mineralien	Fastage aller Art	Fettwaren	Flachs und Hanf	Garne	Garten-, Feld- u. Walderzeugnisse
	Tonnen													
1	1364	823	71	18.608	1353	7089	4092	4228	31	1892	359	575	886	23.802
2	10	3	—	1.019	7	721	2460	158	—	117	35	202	366	304
3	1	2	1	14.060	38	1225	132	237	33	160	80	1	3	22.323
4	28	—	3	3.219	35	1749	118	522	—	380	100	—	—	6.351
5	714	180	70	47.236	192	4289	1265	2851	10	2093	902	52	1249	80.040
6	—	43	—	94.776	7	1180	416	923	—	231	22	—	2	37.784
7	273	29	40	4.688	123	1225	192	455	—	662	49	5	18	15.500
8	549	20	—	9.925	49	322	671	5636	32	128	76	1125	744	618
9	116	33	77	46.555	33	4933	507	990	15	723	64	43	5	103.488
10	—	—	—	464	—	182	4	5	2	25	1	21	142	717
11	605	80	75	13.687	335	2877	1105	1215	4	1209	357	249	294	8.723
12	16	8	1	6.445	53	375	874	213	1	160	69	—	1	1.109
13	528	84	383	14.604	485	4021	334	1743	6	1000	275	731	2256	3.724
14	—	—	—	1.312	—	1448	—	—	55	363	—	—	—	5.713
15	—	—	—	3.106	158	89	—	2099	—	127	—	—	—	1.361
16	—	—	—	5.037	2	10	—	115	—	677	—	—	—	312
17	—	20	—	12.300	—	612	—	116	—	78	—	—	—	25.282
18	1798	173	103	46.623	129	740	1694	3556	154	1636	639	12	209	1.451
19	—	—	—	2.986	—	674	—	96	—	119	—	—	—	32.536
20	614	5	—	38.510	290	496	2052	14000	—	834	102	1	2334	4.291

[1]) Den laufenden Nummern entsprechen die in Tabelle 4 gleich bezeichneten Lokalbahnen.

Tabelle 6a.

Post-Nr.	Geräte und Möbel	Glaswaren	Hüttenprodukte	Häute und Leder	Bau-, Werk- u. Nutzholz	Manufakturwaren	Maschinen	Kolonial- u. Spezereiw., Bier, Wein, Zucker	Papier und Pappe	Wolle (tierische)	Steine, Zement und Kalk	Eisenbahnfahrzeuge	Tiere, lebende	Verschiedene sonstige Artikel	Zusammen
	Tonnen														
1	770	200	21	496	28.193	1275	1030	18.813	978	143	16.629	60	451	3352	137.882
2	74	16	—	45	10.237	18	62	987	17	—	1.940	—	22	55	18.875
3	53	24	19	2	774	18	173	637	18	—	84.730	—	91	19867	82.702
4	126	40	41	59	3.397	55	230	2.596	7	1	1.263	—	219	639	21.178
5	841	1318	56	277	9.573	3483	2585	14.350	227	3	101.910	388	890	3099	280.143
6	23	2154	1	3	1.537	17	54	1.270	40	6	5.636	21	197	1068	147.403
7	69	78	1	810	6.310	193	333	4.854	702	7	4.177	—	319	3011	43.913
8	181	2544	69	4	13.345	133	86	717	156	—	3.044	—	4	384	40.562
9	148	1397	—	72	6.151	74	651	15.478	90	7	23.793	39	456	2693	208.631
10	87	11	—	2	2.620	51	404	333	7	—	17.574	—	39	108	23.154
11	527	200	1233	276	20.791	877	1307	4.970	269	186	8.853	398	420	1727	72.801
12	953	3809	—	22	21.731	10	63	1.993	91	—	4.967	132	16	968	44.080
13	399	86	11	251	31.274	1506	616	4.802	425	—	35.779	32	692	898	106.947
14	—	—	84	—	920	—	247	1.941	6	—	7.745	—	2	211	20.047
15	36	—	—	—	58.142	—	—	889	—	—	956	—	—	82	67.045
16	68	—	—	—	123	—	64	169	—	—	19.321	—	—	3747	29.645
17	16	7	—	1600	382	—	79	1.115	—	—	867	—	5	—	42.479
18	317	197	76	1594	3.473	1413	1990	26.341	1047	359	19.793	—	867	1853	116.237
19	16	7	—	—	3.955	—	79	771	—	—	5.199	—	17	—	45.391
20	1513	194	5	106	15.327	1888	780	4.794	377	16	446.522	8186	1493	2026	546.756

Aus dieser in den beiden Tabellen 6a gegebenen Übersicht ersieht man, daß die landwirtschaftlichen Erzeugnisse unter den Frachtgütern in erster Reihe stehen, entsprechend dem hohen Stande der mährischen Agrikultur, welche insbesondere in der zentral gelegenen, äußerst fruchtbaren Hanna blüht. In inniger Beziehung damit steht die Verfrachtung von Düngemitteln. Auf die bedeutende industrielle Betätigung weist die große Kohlenbewegung hin. Der Reichtum Mährens an ergiebigen Steinbrüchen kommt in der elften Kolonne zum Ausdruck, deren letzte Post durch ihre hohe Ziffer besonders bemerkenswert ist. Sie bezieht sich auf die Kalksteinbrüche in Stramberg, ein in geologischer Hinsicht sehr interessantes Vorkommen, aus welchem die Hochöfen des Eisenwerkes Witkowitz ihren Bedarf an Kalkstein decken und welches außerdem einer großen Kalk- und Zementindustrie die Grundlage bietet.

Die ihrer quantitativen Geringfügigkeit wegen nicht besonders benannten Artikel sind in der vorletzten Kolonne zusammengefaßt. Hier fällt in der dritten Reihe eine Post durch ihre Größe auf. Zur Erklärung sei beigefügt, daß von den 19.867 Tonnen, welche in dieser Post ausgewiesen sind, rund 18.000 Tonnen auf die Förderung von Ton und Tonwaren entfallen, welche mit dem Bestande einer an der Lokalbahn Lundenburg—Eisgrub gelegenen großen Tonwarenfabrik im Zusammenhange steht. Wir haben ihr, weil sie nur einen vereinzelten Fall darstellt, keine besondere Rubrik eingeräumt.

§ 8.

Die Betriebseinnahmen.

Wie aus der in § 6 enthaltenen Betriebsrechnung hervorgeht, setzen sich die Betriebseinnahmen fast ausschließlich aus den Transporteinnahmen zusammen, neben denen die sonstigen Einnahmen eine ganz untergeordnete Rolle spielen.

Als solche Nebeneinnahmen kommen zunächst Miet- und Pachtzinse für vermietete Lagerplätze und Grundstücke in Betracht, dann die von den an der Bahn gelegenen und mit Geleiseanschluß versehenen Industrien für die Zuschiebung der Wagen zu entrichtenden Schleppbahngebühren und das aus der Wagenmietabrechnung aller normalspurigen Eisenbahngesellschaften eventuell sich ergebende Guthaben. Endlich wird auch das sogenannte Postbeförderungspauschale[1]) nicht als

[1]) Das Eisenbahnkonzessionsgesetz vom 14. September 1854 verpflichtet im § 10, lit. f) die Eisenbahnunternehmungen zur unentgeltlichen Beförderung der Postsendungen. Das Lokalbahngesetz vom 25. Mai 1880 hat den Lokalbahnen für die Postbeförderung ein angemessenes Entgelt, das Postbeförderungspauschale, dessen Höhe mit der Postverwaltung zu vereinbaren ist, zugesprochen.

eigentliche Transporteinnahme gebucht, sondern ist in der Post „Diverse Einnahmen“ enthalten.

In der unten folgenden aus drei Tabellen bestehenden Übersicht der Betriebseinnahmen[1]) im Jahre 1912, welche alle selbständigen Lokalbahnen umfaßt, sind jene aus dem Transportgeschäft nicht unmittelbar fließenden Erträgnisse in der Tabelle 7c in der gemeinsamen Rubrik „Verschiedene Einnahmen“ zusammengefaßt.

Die Transporteinnahmen sind nur in jenen Beträgen ausgewiesen, welche sich nach Abzug der Refaktien, Bonifikationen, Stempelgebühren usw. ergeben.

Tabelle 7a.

Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr.

Post-Nr.	Lokalbahn	Personen				Gepäck	Im ganzen	Pro km Betriebslänge
		zusammen	pro km Betriebslänge	für jede beförderte Pers.	durchschnittlich pro Pers. km			
		Kronen						
1	Deutschbrod—Tischnowitz	229.458	2413	0·78	3·59	5310	234.768	2469
2	Hannsdorf—M. Altstadt	18.711	1669	0·45	3·85	232	18.943	1689
3	Lundenburg—Eisgrub	17.773	1461	0·43	3·92	353	18.126	1490
4	Mähr. Budwitz—Jamnitz	33.287	1602	0·60	2·74	945	34.232	1648
5	Mähr. Westbahn	263.258	2909	0·41	3·37	4989	268.247	2965
6	Mutenitz—Gaya	17.118	1114	0·36	3·61	314	17.432	1135
7	Otrokowitz—Wisowitz	78.521	3189	0·45	3·94	2049	80.570	3272
8	Petersdorf a. d. T.—Winkelsdorf	27.883	2101	0·27	3·58	410	28.293	2132
9	Saitz—Czeicz—Göding	100.700	1604	0·44	2·94	1192	101.892	1623
10	Stramberg—Wernsdorf	9.098	1434	0·30	4·35	73	9.171	1446
11	Wolframs—Telfsch—Zlabings	78.769	1473	0·61	3·55	2414	81.183	1518

[1]) Vergleiche Österreichische Eisenbahnstatistik, Wien, 1914, Seite 452 ff.

Post-Nr.	Lokalbahn	Personen				Gepäck	Im ganzen	Pro km Betriebslänge
		zusammen	pro km Betriebslänge	für jede beförderte Pers.	durchschnittlich pro Pers. km			
		Kronen						
12	Wsetin—Gr. Karlowitz	65.334	2389	0·36	2·94	584	65.918	2410
13	Zwittau—Policka	78.175	1489	0·60	3·24	2840	81.015	1543
14	Aujezd—Luhatschowitz	40.298	4183	0·58	6·52	1523	41.821	4341
15	Friedland—Viela	49.966	2593	0·48	3·44	768	50.734	2633
16	Gurein—Bittischka-Eichhorn	19.120	2375	0·46	6·36	148	19.268	2393
17	Kanitz-Eibenschitz—Oslawan	20.911	4893	0·37	9·33	439	21.350	2995
18	Neutitscheiner Lokalbahn	70.614	9278	0·30	3·92	2764	78.378	9617
19	Rezamislitz—Morkowitz	13.485	1130	0·47	5·48	98	13.583	1138
20	Stauding—Stramberger Lokalbahn	92.445	5003	0·34	3·03	993	93.438	5056

Tabelle 7b.

Einnahmen aus dem Güterverkehr.

Post-Nr.	Lokalbahn	Eilgüter	Frachtgüter	Zusammen	Pro km Betriebslänge	Durchschnitt für jede Tonne	Pro Tonnen-Kilometer
		Kronen					
1	Deutschbrod—Tischnowitz	38.609	461.261	499.870	5.257	3·56	9·94
2	Hannsdorf—M. Altstadt	2.445	42.758	45.203	4.031	2·36	18·23
3	Lundenburg—Eisgrub	5.450	92.894	98.344	8.086	1·17	13·69
4	Mähr. Budwitz—Jamnitz	8.435	52.230	60.665	2.920	2·72	11·17
5	Mähr. Westbahn	48.320	765.294	813.614	8.992	2·87	10·01
6	Mutenitz—Gaya	11.387	145.625	157.012	10.221	1·03	11·16
7	Otrokowitz—Wisowitz	17.131	110.107	127.238	5.167	2·78	22·73
8	Petersdorf a. d. T.—Winkelsdorf	2.319	58.100	60.419	4.553	1·48	15·04
9	Saitz—Czeicz—Göding	42.219	348.228	390.447	6.220	1·79	9·30

Post-Nr.	Lokalbahn	Eilgüter	Frachtgüter	Zusammen	Pro km Betriebslänge	Durchschnitt für jede Tonne	Pro Tonnen-Kilometer
		Kronen					
10	Stramberg—Wernsdorf	745	31.305	32.050	5.053	1·37	19·59
11	Wolframs—Teltsch—Zlabings	18.938	179.740	198.678	3.716	2·66	10·95
12	Wsetin—Gr. Karlowitz	4.358	120.581	124.939	4.569	2·82	11·69
13	Zwittau—Policka	10.988	237.195	248.183	4.728	2·29	11·47
14	Aujezd—Luhatschowitz	4.144	33.739	37.883	3.933	1·84	21·42
15	Friedland—Biela	1.819	164.878	166.697	8.652	2·49	17·82
16	Gurein—Wittichka-Eichhorn	514	42.562	43.106	5.353	1·45	18·68
17	Kanitz-Eibenschitz—Oslawan	3.586	53.572	57.158	13.373	1·33	18·93
18	Neutitscheiner Lokalb.	6.379	155.701	162.080	19.887	1·38	20·02
19	Nezamislitz—Morkowitz	1.755	82.084	83.839	7.025	1·85	19·73
20	Stauding—Stramberg	5.651	662.848	668.499	36.176	1·22	7·27

Tabelle 7c.

Gesamte Betriebseinnahmen.

Post-Nr.	Transport-Einnahmen	Pro km Betriebslänge	Verschied. Einnahmen	Gesamte Betriebseinnahmen überhaupt	Gesamte Betriebseinnahmen pro km Betriebslänge	Von den Gesamteinnahmen entfallen auf Personenverkehr	Gepäcksverkehr	Güterverkehr	verschied. Einnahm.
	Kronen					Prozent			
1	734.638	7.726	5.025	739.663	7.779	31·02	0·72	67·58	0·68
2	64.146	5.721	923	65.069	5.803	28·76	0·36	69·47	1·41
3	116.470	9.576	530	117.000	9.619	15·19	0·30	84·05	0·46
4	94.897	4.568	3.302	98.199	4.727	33·90	0·96	61·78	3·36
5	1,081.861	11.956	7.480	1,089.341	12.039	24·17	0·46	74·69	0·68
6	174.444	11.356	931	175.375	11.416	9·76	0·18	89·53	0·53
7	207.808	8.440	1.383	209.191	8.496	37·54	0·98	60·82	0·66
8	88.712	6.685	489	89.201	6.721	31·26	0·46	67·73	0·55
9	492.339	7.843	4.293	496.632	7.911	20·28	0·24	78·62	0·86
10	41.221	6.499	380	41.601	6.559	21·87	0·17	77.04	0·92
11	279.861	5.234	10.422	290.283	5.429	27·14	0·83	68·44	3·59
12	190.857	6.979	458	191.605	7.006	34·10	0·30	65·21	0·39

Post-Nr.	Transport-Einnahmen	Pro km Betriebslänge	Verschied. Einnahmen	Gesamte Betriebseinnahmen überhaupt	Gesamte Betriebseinnahmen pro km Betriebslänge	Von den Gesamteinnahmen entfallen auf Personenverkehr	Gepäcksverkehr	Güterverkehr	verschied. Einnahm.
	Kronen					Prozent			
13	329.198	6.271	2.919	332.117	6.327	23·54	0·86	74·73	0·87
14	79.704	8.274	—	79.704	8.274	50·55	1·92	47·53	—
15	217.431	11.286	—	217.431	11.286	22·98	0·36	76·66	—
16	62.374	7.746	—	62.374	7.746	30·65	0·23	69·12	—
17	78.508	18.369	1.602	80.110	18.744	26·10	0·54	71·34	2·02
18	240.458	29.504	12.754	253.212	31.069	29·86	1·09	64·00	4·05
19	97.422	8.163	—	97.422	8.163	13·84	0·10	86·06	—
20	761.937	41.233	6.918	768.855	41.607	11·89	0·13	86·94	1·04

In der Tabelle 7c finden wir die natürliche Erscheinung zum Ausdruck kommen, daß der Güterverkehr bei sämtlichen Lokalbahnen am meisten zu den Einnahmen beiträgt, wenngleich seine auf den Kilometer Betriebslänge reduzierten Einnahmenziffern bei den einzelnen Lokalbahnen bedeutende Schwankungen aufweisen.

Ihm zunächst steht der Ertrag des Personenverkehres, während die Verschiedenen Einnahmen und der Gepäckverkehr erst im weiten Abstande nachfolgen.

§ 9.

Die Betriebsausgaben.

Während die Betriebseinnahmen unter gegebenen Verkehrsverhältnissen ein ziemlich unveränderlicher Faktor sind, der von der Betriebsökonomie im engeren Sinne nicht beeinflußt wird, gilt für die Betriebsausgaben gerade das Gegenteil: Sie sind ihrer Höhe nach unausgesetzt Schwankungen unterworfen und bringen eben dadurch die mit wechselndem Erfolg angewendete Betriebsökonomie zum Ausdruck. Daraus geht hervor, welche Wichtigkeit den Betriebsausgaben für die Eisenbahnwirtschaft zukommt und ganz besonders gilt dies für die Wirtschaft der Lokalbahnen, denn bei diesen wirkt selbst eine der absoluten Höhe nach geringe Steigerung der Ausgaben doch in empfindlicher Weise auf den Betriebserfolg, der durch den Betriebskoeffizienten dargestellt wird, zurück, weil ihre Einnahmen verhältnismäßig gering

sind. Der Quotient des Bruches, dessen Zähler die 100 fachen Ausgaben und dessen Nenner die Einnahmen sind, der Betriebskoeffizient, ist um so empfindlicher für Schwankungen in der Größe des Zählers, je kleiner der Nenner ist. Aus diesem Grunde ist die tunlichste Betriebsökonomie für die Lokalbahnen eine Lebensfrage, und die nachfolgende Übersicht der Ausgabenrechnungen für die selbständigen mährischen Lokalbahnen wird dartun, in welchem Maße sie dieser Aufgabe in dem Berichtsjahre 1912 gerecht geworden sind.

Die Ausgaben setzen sich, wie die im § 6 enthaltene Betriebsrechnung zeigt, aus fünf Kapiteln zusammen, und diese Unterteilung wird auch in der folgenden Übersicht beibehalten. Die Ausgabenziffern sind der Österreichischen Eisenbahnstatistik, Wien 1914, entnommen. In den Tabellen sind die einzelnen Lokalbahnen mit laufenden Nummern korrespondierend der Tabelle 7a bezeichnet.

Tabelle 8.

Betriebsausgaben.

Post-Nr.	Eigentliche Betriebsausgaben				Besondere zu den eigentlichen Betriebsausgaben nicht gehörige Ausgaben	Gesamtausgaben	Eigentliche Betriebsausgaben	
	Allgemeine Verwaltung	Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	Verkehrs- und kommerzieller Dienst	Zugförderung u. Werkstättendienst			im Verhältn. z. d. Gesamtausgaben	pro km Betriebslänge
	Kronen						Prozent	Kronen
1	7.158	144.046	119.243	132.963	132.869	536.279	75·22	4.242
2	753	17.299	8.191	14.417	6.758	47.418	85·75	3.626
3	3.980	13.257	32.166	17.831	11.558	75.334[1]	85·33	5.528
4	3.723	33.582	21.337	19.549	25.067	103.258	75·72	3.763
5	—	173.734	205.869	182.857	148.373	533.599[2]	79·13	6.216
6	13.019	28.005	46.802	31.424	17.997	116.479[3]	86·89	24.968
7	9.249	28.706	56.994	33.885	16.323	132.618[4]	88·75	5.233
8	3.163	24.679	22.672	15.903	11.007	61.583[5]	85·78	5.004
9	40.605	138.235	110.050	102.519	22.444	316.151[6]	88·18	6.235
10	7.557	11.254	11.770	13.576	5.243	41.888[7]	89·39	6.961

Die der Staatseisenbahnverwaltung aus der Betriebsführung der Lokalbahnen erwachsenen Selbstkosten beziffern sich nach Hinzurechnung der gesellschaftlichen Ausgaben auf Kronen: ad [1]) 78.792, [2]) 710.833, [3]) 137.247, [4]) 145.157 [5]) 77.424, [6]) 443.853, [7]) 49.400.

Nachdem jedoch die Lokalbahn auf Grund ihres mit der Staatsverwaltung abgeschlossenen Betriebsvertrages als Entgelt für die Betriebsführung den Betrag von Kronen: ad [1]) 74.884, [2]) 521.084, [3]) 106.961, [4]) 129.432, [5]) 60.895, [6]) 299.519, [7]) 36.040 zu leisten hatte, so wurde letzterer Betrag unter Hinzurechnung der gesellschaftlichen Ausgaben als Gesamtausgabe eingesetzt.

Post-Nr.	Eigentliche Betriebsausgaben				Besondere zu den eigentlichen Betriebsausgaben nicht gehörige Ausgaben	Gesamtausgaben	Eigentliche Betriebsausgaben	
	Allgemeine Verwaltung	Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	Verkehrs- und kommerzieller Dienst	Zugförderung u. Werkstättendienst			im Verhältn. z. d. Gesamtausgaben	pro km Betriebslänge
	Kronen						Prozent	Kronen
11	10.558	95.265	54.631	61.267	58.245	279.966	79·20	4.147
12	5.996	49.209	35.543	35.178	20.949	146.875	85·74	4.604
13	11.521	109.413	66.046	54.954	69.256	311.190	77·74	4.608
14	3.209	7.936	5.657	13.659	27.432	57.893	52·62	3.163
15	6.206	15.791	12.601	29.045	27.498	91.141	69·83	3.304
16	2.389	5.778	4.003	22.640	14.301	49.101	70·87	4.322
17	1.929	1.101	6.149	14.271	9.864	33.314	70·39	5.492
18	5.343	43.170	93.986	46.689	39.821	229.009	82·61	23.213
19	3.780	9.440	9.802	18.007	18.801	59.830	68·58	3.439
20	31.929	133.873	190.077	154.461	82.082	592.422	86·14	27.630

Von den in der vorstehenden Tabelle angeführten Lokalbahnen stehen nur die sieben letztgenannten im eigenen Betriebe, während die Betriebsführung der übrigen 13 Lokalbahnen durch die Staatseisenbahnverwaltung erfolgt. Dieser Betriebsführung für fremde Rechnung liegt in jedem einzelnen Falle ein Betriebsvertrag zwischen der Lokalbahnunternehmung und der Staatseisenbahnverwaltung zugrunde. Wie aus den Anmerkungen zu der vorstehenden Tabelle hervorgeht, ist die Frage der Betriebskostenentschädigung in den einzelnen Verträgen nicht gleichartig behandelt. In dieser Hinsicht lassen sich zwei Gruppen von Verträgen unterscheiden: solche, welche die Entschädigung für die Betriebsführung auf Grund der der Staatseisenbahnverwaltung tatsächlich aufgelaufenen Kosten bestimmen und solche, welche für diese Entschädigung ein Pauschale festsetzen, in Form eines 50 bis 60% betragenden Anteiles an den Bruttoeinnahmen. Die Erfahrung hat gezeigt, daß bei der letzteren Vertragsform die Staatsverwaltung den Kürzeren zieht, was übrigens auch durch die Anmerkungen zur Tabelle 8 bestätigt wird.

Damit ist aber auch ein bestimmter Hinweis auf die beiläufige Höhe des Betriebskoeffizienten gegeben, denn wenn die betriebführende Staatseisenbahnverwaltung mit einem 50 bis 60%igen Anteile an den Bruttoeinnahmen ihr Auslangen zur Deckung der Betriebsausgaben nicht gefunden hat, so beweist dies, daß der von ihr zur Zeit des Vertragsabschlusses präliminierte Betriebskoeffizient zu niedrig gegriffen war, daß also die Betriebsausgaben im allgemeinen mehr als

50 bis 60% der Betriebseinnahmen in Anspruch nehmen. Der später ziffernmäßig zu erbringende Nachweis der Betriebskoeffizienten bei den einzelnen Lokalbahnen wird dies auch bestätigen.

Die Betriebsausgaben, wie sie in der Tabelle 8 gegeben sind, stellen sich als der Niederschlag der ganzen Lokalbahnwirtschaft dar, und ihre Auflösung verspricht daher einen tieferen Einblick in das Wirtschaftsgetriebe unserer Lokalbahnen zu vermitteln.

Was zunächst das Kapitel A der Betriebsauslagen: Die allgemeinen Verwaltungskosten anlangt, so stehen, wie ein Blick auf die im § 6 gegebene Betriebsrechnung zeigt, unter denselben die Personalkosten an erster Stelle, wobei zu bemerken ist, daß in diesem Kapitel nur die Kosten für das in der Zentralleitung oder Direktion beschäftigte Personal verbucht sind. Die Ausgaben für die in der Exekutive tätigen Bediensteten sind in den drei folgenden Kapiteln der Betriebsausgaben enthalten bezw. auf dieselben, je nach dem Dienstzweig, dem die Betreffenden angehören, aufgeteilt. Daneben finden sich aber in den Kapiteln B, C und D auch noch gewisse Anteile an den Personalkosten der Zentralleitung verbucht, insoferne, als seitens der letzteren eine direkte Mitarbeit an exekutiven Aufgaben erfolgt. Die Personalkosten der Zentralleitung ziehen sich also wie ein roter Faden durch alle Kapitel der eigentlichen Betriebsausgaben, entsprechend dem ihr organisatorisch zugewiesenen Wirkungskreise, welcher nicht allein die kommerzielle und technische Leitung umfaßt, sondern ihr auch die ständige Kontrolle des Betriebes und die letzte Entscheidung in allen einigermaßen wichtigen Betriebsfragen aller Art zur Pflicht macht bezw. vorbehält. Nur eine so straff gespannte Zentralisation des Betriebes vermag jene technische und administrative Kleinarbeit sicherzustellen, welche bei Lokalbahnen zwecks tunlichster Verminderung der Betriebskosten unerläßlich ist.

Die Dienstesorganisation ist demzufolge für den Betriebserfolg von großer Bedeutung, und in diesem Belange sind die sieben im eigenen Betriebe stehenden, selbständigen Lokalbahnen am besten daran, weil sie in der Lage sind, ihre Dienstesorganisation den Erfordernissen ihrer Individualität entsprechend einzurichten, während die übrigen im Betriebe oder im Eigentum des Staates stehenden Lokalbahnen in die Dienstesorganisation der Staatsbahnverwaltung eingegliedert sind und von der zuständigen Staatsbahndirektion verwaltet werden.

Von den erstangeführten sieben Lokalbahnen haben zwei, nämlich die Neutitscheiner Lokalbahn und die Stauding—Stramberger Lokalbahn, eine Betriebsleitung an Ort und Stelle, welcher bei der Stauding—Stramberger Lokalbahn noch eine Zentralleitung in Wien übergeordnet ist. Die übrigen fünf im eigenen Betrieb stehenden Lokalbahnen werden von einer gemeinschaftlichen Zentralstelle in Brünn[1]) aus verwaltet und geleitet, wodurch natürlich die Kosten der allgemeinen Verwaltung auf ein Mindestmaß herabgesetzt werden, weil die Ausgaben, welche die gemeinsame Zentralstelle verursacht, unter die fünf Verwaltungen nach einem vereinbarten Schlüssel aufgeteilt werden. Diese Verwaltungsform des Gemeinschaftsbetriebes mehrerer Lokalbahnen durch eine Zentralstelle wird von dem Ingenieur Hermann v. Littrow[2]) als die vorteilhafteste bezeichnet, wenn ein großer, nicht allzuweit zerstreuter Lokalbahnkomplex verwaltet werden soll. Diese Bedingungen sind in dem vorliegenden Falle erfüllt.

Bei jenen selbständigen Lokalbahnen, deren Betrieb von der Staatsbahnverwaltung für Rechnung der Eigentümer besorgt wird, sind die Kosten der allgemeinen Verwaltung in den staatlichen Betriebskosten in gleicher Weise enthalten, wie bei den im Eigentum des Staates stehenden Lokalbahnen, erfahren aber noch eine wenn auch nur geringfügige Erhöhung durch die Ausgaben für die gesellschaftliche Verwaltung, welcher die Abrechnung mit der Staatsbahnverwaltung nach Schluß des Betriebsjahres obliegt.

Das zweite Kapitel der Betriebsausgaben umfaßt die Kosten für Bahnaufsicht und Bahnerhaltung, welche sich laut nachstehender Tabelle verteilen.

Tabelle 8a.

Ausgaben für Bahnaufsicht und Bahnerhaltung.

Laufende Nummer	Zentral-leitung	Allgem. Auslagen	Bahnaufsicht		Erhaltung und Umgestaltung			Außerordentl. Auslagen	Im ganzen	
	Personalkosten und Bureauauslagen	Kosten der Streckenleitung	Kosten des Wächterpersonals	Beleuchtung u. Erhaltung d. Signalmittel	des Unterbaues	des Oberbaues (exkl. Arbeiterlöhne)	der Gebäude usw.	Schneebeseitigung, Elementarereignisse usw.	pro km Betriebslänge	in % der eigentlichen Betriebsausgaben
	Kronen									%
1	—	15.673	7.098	950	12.026	90.602	6.148	11.549	1.515	35·71
2	—	2.954	1.186	435	1.944	10.441	377	366	1.543	42·55
3	—	3.776	1.599	153	1.296	5.100	1.060	273	1.090	19·71

[1]) Eisenbahn-Schematismus 1915/16, S. 160 u. a. O.

[2]) Ersparnisse im Lokalbahnwesen, Wien, 1901, S. 2.

Laufende Nummer	Zentralleitung	Allgem. Auslagen	Bahnaufsicht		Erhaltung und Umgestaltung			Außerordentl. Auslagen	Im ganzen	
	Personalkosten und Bureauauslagen	Kosten der Streckenleitung	Kosten des Wächterpersonals	Beleuchtung u. Erhaltung d. Signalmittel	des Unterbaues	des Oberbaues (inkl. Arbeiterlöhne)	der Gebäude usw.	Schneebetteiligung, Elementarereignisse usw.	pro km Betriebslänge	in % der eigentlichen Betriebsausgaben
	Kronen									%
4	—	4 951	1.605	267	2.275	21.013	1.673	1.798	1.616	42·95
5	—	16.405	12.478	2.955	12.568	117.799	9.811	1.718	1.920	30·89
6	—	4.769	952	88	2.506	18.187	1.086	417	1.823	23·48
7	—	5.089	2.260	290	3.448	13.714	1.731	2.174	1.166	22·27
8	—	4.827	14	392	1.370	16.020	1.193	863	1.860	37·16
9	—	17.332	6.270	1.035	4.909	94.809	3.901	9.979	2.202	35·31
10	—	3.069	405	166	842	5.380	413	979	1.774	25·49
11	—	15.016	1.190	1.475	10.280	55.155	5.424	6.725	1.782	42·97
12	—	15.736	9.332	661	8.226	16.510	943	14.253	1.799	39·08
13	—	9.677	8.630	1.950	14.915	66.857	4.526	4.858	2.084	45·22
14	1.380	1.346	1.830	—	430	2.618	234	98	825	26·05
15	1.463	1.370	1.763	—	1.085	8.153	342	1.615	820	24·81
16	725	3.621	1.432	—	—	—	—	—	718	16·60
17	216	372	513	—	—	—	—	—	258	4·70
18	700	2.738	1.529	736	3.790	27.049	5.892	736	5.286	22·81
19	860	1.070	1.210	—	1.450	4.850	—	—	791	23·00
20	6.235	5.061	12.359	1.026	14.005	74.069	12.184	8.934	7.248	26·22

Bahnaufsicht und Bahnerhaltung absorbieren im allgemeinen, wie die letzte Kolonne zeigt, etwa ein Viertel bis ein Drittel der eigentlichen Betriebsausgaben, nur bei einzelnen im Betriebe des Staates stehenden Lokalbahnen wird das Drittel stark überschritten. Überhaupt genügt ein Blick auf die Ziffern der letzten Kolonne, um festzustellen, daß die Lokalbahnen mit Eigenbetrieb die Kosten für Bahnaufsicht und Bahnerhaltung geringer halten als jene, deren Betrieb von der Staatsverwaltung geführt wird.

Allerdings zeigt die vorletzte Kolonne, daß zwei der im Eigenbetrieb stehenden Lokalbahnen Nr. 18 und 20 die höchsten Ausgabenziffern pro Kilometer Betriebslänge aufweisen. Zur richtigen ökonomischen Wertung dieser Erscheinung ist es notwendig, in der Tabelle 5 die Kolonne der pro Kilometer Betriebslänge geförderten Tonnenkilometer zu betrachten. Man wird finden, daß die beiden, den angegebenen

Nummern entsprechenden Lokalbahnen, das sind die Neutitscheiner und die Stauding—Stramberger Lokalbahn, die höchsten kilometrischen Verkehrsleistungen verzeichnen, also die stärkste Verkehrsintensität besitzen. Es ist daher selbstverständlich, daß bei diesen beiden Lokalbahnen die kilometrischen Kosten für Bahnaufsicht und Bahnerhaltung Maximalwerte erreichen.

Den größten Teil der in dieses Kapitel fallenden Ausgaben nimmt die Erhaltung und Umgestaltung des Oberbaues in Anspruch, wobei wieder die Beschaffung des Oberbaumaterials, insbesondere der hölzernen Oberbauschwellen am schwersten ins Gewicht fällt. Sämtliche Lokalbahnen haben Flußstahlschienen in Verwendung, deren Gewicht pro Meter Länge 26 bis 36 kg beträgt und lagern dieselben auf Eichen- oder imprägnierte Kieferschwellen. Der Bettungsschotter wird von der nächstgelegenen Fundstätte bezogen. Hie und da ist Flußschotter in Verwendung, meistens jedoch gebrochenes Material von verschiedener Art und Härte: Kalksteine, Grauwacke, Granit und vereinzelt auch der eisenharte Basalt.

Der ehemalige österreichische Eisenbahnminister Dr. Heinrich Ritter v. Wittek führt in seinem Buche „Leitende Grundsätze der Staatsbahnverwaltung"[1]) aus, welche bedeutende Rolle in der Organisation des Bahnerhaltungsdienstes den Bahnmeistern zukommt, und daß in ihren Händen zum großen Teile der sachdienliche Vollzug der Bahnerhaltung liegt. Solchen Bahnmeistern, welche eine höhere technische Vorbildung in der Regel nicht besitzen, sich aber durch praktische Tüchtigkeit auszeichnen, ist die Ausübung des Bahnerhaltungsdienstes auf unseren Lokalbahnen anvertraut, wobei bis zu einer Länge von 20 km in der Regel ein Bahnmeister für die ganze Strecke fungiert. Dieser untersteht in Angelegenheiten seines Dienstes bei den vom Staate betriebenen Lokalbahnen der nächstgelegenen, von einem Bauingenieur geleiteten Bahnerhaltungssektion und bei den im Eigenbetriebe stehenden Lokalbahnen direkt der Betriebsleitung. Nur die Stauding—Stramberger Lokalbahn läßt die Leitung des Bahnerhaltungsdienstes durch einen dem Bahnmeister vorgesetzten Streckenvorstand mit höherer technischer Vorbildung besorgen, welcher seinerseits der Betriebsleitung unterstellt ist.

In der folgenden Tabelle 8b sind die Ausgaben des Verkehrs- und kommerziellen Dienstes in ihre wichtigsten Bestandteile aufgelöst.

[1]) Wien 1913, Seite 38 ff. Bau- und Bahnerhaltung.

Tabelle 8b.

Ausgaben des Verkehrs- und kommerziellen Dienstes.

Laufende Nummer	Zentralleitung	Stationsdienst				Fahrdienst			Im ganzen	
		Personalkosten	Bureau- u. Magazinsauslagen, Drucksorten u. Fahrbilletts	Beleuchtung, Beheizung u. Reinigung d. Stationen	Verschieben der Wagen und sonstige Ausgaben	Personalkosten	Beleuchtung u. Heizung der Wagen	Sonstige Ausgaben	pro km Betriebslänge	in % der eigentlichen Betriebsausgaben
		Kronen								%
1	—	71.220	5.193	3.947	947	35.700	1.863	373	1.254	29·56
2	—	4.104	590	236	80	2.953	226	2	730	20·15
3	—	20.027	1.412	3.184	397	6.375	762	9	2.645	47·84
4	—	14.611	885	561	280	4.808	188	4	1.027	27·29
5	—	128.531	8.558	6.479	2.075	56.376	3.023	827	2.275	36·60
6	—	33.652	2.012	2.697	251	7 633	555	2	3.047	39·25
7	—	41.195	3.391	2.964	495	8.336	613	—	2.315	44·24
8	—	14.464	1.361	903	279	5.251	294	120	1.708	34·14
9	—	68.844	4.893	6.449	1.620	26.410	963	871	1.753	28·12
10	—	3.595	626	619	196	6 464	27	243	1.856	26·65
11	—	33.643	2.462	1.161	575	15.224	1.147	419	1.022	24·64
12	—	20.557	2.241	1.633	279	10.086	727	17	1.300	28·23
13	—	48.887	3.502	1.898	722	10.413	523	101	1.258	27·30
14	190	3.402	496	211	455	715	188	—	587	18·57
15	615	6.246	1.235	728	984	2.308	485	—	654	19·80
16	270	1.415	160	168	556	1.027	407	—	497	11·50
17	160	4.618	250	120	246	663	92	—	1.440	26·21
18	3.649	57.228	5.236	8.114	6.706	11.586	1.358	109	11.533	49·67
19	298	6.517	430	212	537	1.367	441	—	822	23·89
20	12.904	108.245	10.204	10.314	14 336	31.204	1.333	1637	10.291	37·26

Während in den Ausgaben für Bahnaufsicht und Bahnerhaltung die Materialkosten eine dominierende Rolle spielen, kommen für den Verkehrs- und kommerziellen Dienst vorwiegend persönliche Ausgaben in Betracht. Dementsprechend finden wir auch bei allen Lokalbahnen das Bestreben, an persönlichen Kräften möglichst zu sparen, soweit die notwendige Rücksichtnahme auf die Sicherheit des Betriebes es zuläßt. Ein Nachtbetrieb findet überhaupt nicht statt. Nur die Stationen mit starkem Verkehr werden von Beamten geleitet, alle anderen sind mit Unterbeamten, die Haltestellen ohne Güterbewegung nur mit Dienern besetzt.

Auf sämtlichen Lokalbahnen besteht Ölbeleuchtung der Personenwagen, und die Beheizung derselben erfolgt in der Mehrzahl der Fälle mittels eiserner, in den Wagenabteilen errichteter Füllöfen. Nur wenige Lokalbahnen haben durchgehende Dampfheizung der Personenwagen eingerichtet.

Das letzte Kapitel der eigentlichen Betriebsausgaben betrifft den Zugförderungs- und Werkstättendienst, dessen Gliederung aus der nachfolgenden Tabelle 8c zu ersehen ist.

Tabelle 8c.

Ausgaben des Zugförderungs- und Werkstättendienstes.

Laufende Nummer	Zentralleitung	Zugförderung				Erhaltung der Fahrbetriebsmittel		Im ganzen	
		Kosten des Personals und Bureauauslagen	Brenn-, Schmier- und Putzmaterial	Wasserbeistellung der Lokomotiven	Sonstige Ausgaben	der Lokomotiven	der Wagen und sonstige Ausgaben	pro km Betriebslänge	in % der eigentlichen Betriebsausgaben
		Kronen							%
1	—	53.127	36.574	914	3.874	22.469	16.005	1.398	32·96
2	—	7.466	4.760	284	25	1.287	595	1.286	35·45
3	—	9.394	5.294	75	176	1.514	1.378	1.466	26·53
4	—	11.046	5.223	451	146	1.639	1.044	941	25·00
5	—	77.108	70.450	973	1.686	14.549	18.091	2.021	32·51
6	—	17.540	8.032	113	333	2.429	2.977	2.046	26·35
7	—	15.320	10.343	—	569	3.462	4.191	1.376	26·32
8	—	7.402	6.486	45	211	906	853	1.198	23·94
9	—	42.200	31.631	6	327	11.944	14.470	1.633	26·20
10	—	5.391	4.044	5	354	3.274	508	2.140	30·75
11	—	26.744	16 406	31	653	9.187	8.246	1.146	27·63
12	—	11.394	12.489	121	575	7.385	3.214	1.286	27·93
13	—	20.763	19.574	592	593	1.467	11.965	1.047	22·72
14	415	3.965	7.503	204	517	867	188	1.418	44·84
15	1.745	8.879	15.328	458	597	1.028	1.010	1.508	45·64
16	510	6.583	14.640	93	458	164	192	2.812	65·06
17	192	2.681	10.665	173	330	110	120	3.342	60·86
18	892	17.572	16.888	632	2.244	7.249	1.212	5.728	24·70
19	269	6.145	10.773	81	426	146	167	1.509	43·90
20	6.340	40.049	55.718	1.481	986	17.342	32.545	8.362	30·27

Aus den Ziffern der vorstehenden Tabelle geht hervor, daß die Kosten des Zugförderungs- und Werkstättendienstes einen sehr wesent-

lichen Bestandteil der eigentlichen Betriebsausgaben bilden, dessen Anteil bei einzelnen Lokalbahnen bis zur Höhe von 60 und 65% ansteigt. Aber das sind Ausnahmen, bedingt durch ungünstige Verkehrsverhältnisse, welche den übermäßigen Brennstoffverbrauch verursachen.

So verkehren auf der Lokalbahn Gurein—Bittischka-Eichhorn täglich nur zwei Züge, einer am Morgen und der andere am Abend. Da die ganze Strecke nur 8 km lang ist, so muß die Lokomotive, um einen Weg von zusammen 16 km zurückzulegen, zweimal täglich angeheizt werden, und darin liegt die Ursache des zu großen Kohlenverbrauches.

Dr. ing. R. Esch weist in seiner Studie: „Über den Einfluß der Geschwindigkeit der Beförderung auf die Selbstkosten der Eisenbahnen"[1]) auf die wichtige Rolle hin, welche der Kohlenverbrauch beim Anheizen im Dampfbetrieb spielt. Er betrug bei Versuchsfahrten über eine Strecke von 243 km fast 25% des Verbrauches während der Fahrt. Es ist natürlich, daß sich dieses Verhältnis bei einer Wegstrecke von nur 8 km Länge noch viel ungünstiger gestaltet.

Das normale Verhältnis für die Ausgaben dieses Kapitels beträgt etwa ein Drittel der eigentlichen Betriebsauslagen, zu welchem die Personalkosten einerseits und die Kosten für Brennmaterial anderseits ungefähr gleich viel beitragen.

Das Brennmaterial für die Lokomotiven der mährischen Lokalbahnen wird zum größten Teil vom Ostrauer Kohlenrevier geliefert, zum kleineren Teil aus dem in der Nähe der Landeshauptstadt Brünn gelegenen Rossitzer Revier von jenen Lokalbahnen bezogen, welche durch ihre örtliche Lage auf diese Bezugsquelle, mit Rücksicht auf die niedrigeren Frachtkosten, angewiesen sind.

Die besonderen, zu den eigentlichen Betriebsausgaben nicht gehörigen Auslagen setzen sich aus folgenden Posten zusammen: Steuern, Stempel und Gebühren, Beiträge zu den Wohlfahrtseinrichtungen, ärztlicher Dienst, Vergütung für die Mitbenützung von Bahnhöfen sowie für mitbenützte oder gepachtete Bahnstrecken, Lokomotiv- und Wagenmiete, Entschädigungen aus Anlaß von Verunglückungen usw.

An Wohlfahrtseinrichtungen kommen vornehmlich Pensions- und Krankenkassen in Betracht. Die staatseigenen und die auf Rechnung der Eigentümer von der k. k. Staatseisenbahnverwaltung betriebenen Lokalbahnen, deren Betriebspersonal gleichermaßen von der Staatseisenbahnverwaltung beigestellt wird, sind in die bezüglichen staatlichen

[1]) Jena 1911, Seite 31.

Humanitätsinstitute eingereiht: in das Pensions-Institut für Beamte und Unterbeamte der k. k. österr. Staatsbahnen bezw. das Provisions-Institut für Diener und Hilfsbedienstete der k. k. österr. Staatsbahnen.

Von den im eigenen Betriebe stehenden selbständigen Lokalbahnen besitzen nur zwei, die Neutitscheiner und die Stauding—Stramberger Lokalbahn, einen eigenen Pensionsfonds, dessen Vermögensstand zu Anfang des Jahres 1912 83.707 Kronen bezw. 408.720 Kronen betrug.[1])

Die übrigen fünf Lokalbahnen dieser Kategorie haben keine eigene Pensionskasse; ihre Bediensteten sind Mitglieder des Pensions-Institutes des Verbandes der österreichischen Lokalbahnen.

In analoger Weise gehören die Bediensteten der im Staatsbetrieb stehenden Lokalbahnen der Krankenkasse für das Personal der k. k. österr. Staatsbahnen an, während die Lokalbahnen im Eigenbetrieb ihre Bediensteten bei den zuständigen öffentlichen Bezirkskrankenkassen als Mitglieder eintragen lassen. Nur zwei Bahnen dieser Gruppe, die Neutitscheiner und die Stauding—Stramberger Lokalbahn, besitzen eine eigene Krankenkasse für die Bediensteten und Arbeiter und besorgen auch selbst die Verwaltung derselben.

Eine wesentliche Post des letzten Kapitels der Betriebsausgaben bilden noch die Kosten der Unfall- und Haftpflichtversicherung. Nur die erste ist durch die österreichischen Gesetze vom 28. Dezember 1887 und vom 20. Juli 1894 vorgeschrieben, also obligatorisch. Die österreichischen Eisenbahnen haben zu diesem Zwecke, mit Bewilligung des Ministeriums des Innern vom 18. September 1889, die berufsgenossenschaftliche Unfall-Versicherungs-Anstalt der österr. Eisenbahnen gegründet, welcher auch die mährischen Lokalbahnen angehören.

Die Geschäftsführung dieser Anstalt wird durch einen aus 18 Mitgliedern bestehenden Vorstand besorgt, welcher sich aus versicherten Mitgliedern und Funktionären der Eisenbahnunternehmungen zusammensetzt.[2])

Zum Zwecke gemeinschaftlicher Tragung der den Eisenbahnen anläßlich der körperlichen Verletzung oder Tötung von Personen auf Grund ihrer gesetzlichen Haftpflicht[3]) zur Last fallenden Schadenersätze haben die österreichischen Bahnverwaltungen, mit den k. k. österr.

[1]) Österreichische Eisenbahnstatistik, Wien 1914, Seite 558.

[2]) Statut für die Berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen, Wien 1908, Seite 26.

[3]) Auf Grund des Haftpflichtgesetzes vom 5. März 1869 beziehungsweise des Gesetzes vom 12. Juli 1902.

Staatsbahnen an der Spitze, einen gegenseitigen Versicherungsverband gebildet, welcher den Namen „Haftpflicht-Versicherungsverband der österreichischen Eisenbahnen" führt und dessen Mitgliedschaft durch freiwilligen Beitritt erworben wird.

Von den selbständigen, im Eigenbetrieb stehenden mährischen Lokalbahnen gehörten mit Ende des Jahres 1912 nur zwei dem Verbande an: die Neutitscheiner und die Stauding—Stramberger Lokalbahn.

Alle übrigen selbständigen, jedoch vom Staate betriebenen Lokalbahnen sowie auch die staatseigenen Lokalbahnen sind wohl Mitglieder des Haftpflicht-Versicherungsverbandes, aber nicht als selbständige Einheiten, sondern im Verbande jener Staatsbahndirektion, die ihre Betriebsführung besorgt bezw. welcher sie eingeordnet sind.

Die Zahl der im Berichtsjahre auf sämtlichen mährischen Lokalbahnen vorgekommenen Bahnunfälle wird in der Statistik[1]) mit drei angegeben: eine Entgleisung und zwei Zugstreifungen, von welch letzteren eine die Verletzung eines Bahnbediensteten herbeiführte.

§ 10.

Abschluß der finanziellen Ergebnisse.

Auf Grund der in den Tabellen 7c und 8 angegebenen Ziffern der Gesamteinnahmen bezw. Gesamtausgaben können wir nun die Betriebsüberschüsse der einzelnen Lokalbahnen feststellen, sowie auch ihre Betriebskoeffizienten und die Verzinsung des Anlagekapitals bestimmen.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Ergebnisse übersichtlich geordnet.

Tabelle 9.

Laufende Nummer	Benennung der Lokalbahn	Betriebsausgaben	Betriebseinnahmen	Betriebsüberschuß	pro km Betriebslänge	Betriebskoeffizient	Verzinsung d. Anlagekapitals
		Kronen				%	
1	Deutschbrod—Tischnowitz	536.279	739.663	203.384	2.139	72·50	1·73
2	Hannsdorf—Mähr. Altstadt	47.418	65.069	17.651	1.574	72·87	1·50
3	Landenburg—Eisgrub	75.334	117.000	41.666	3.426	64·38	3·80
4	Mähr. Budwitz—Jamnitz	103.258	98.199	— 5 059	— 248	105·15	— 0·32
5	Mähr. Westbahn	533.599	1.089.341	555.742	6.142	49·90	3·89
6	Mutenitz—Gaya	116.479	175.375	58.896	3.834	66·41	3·13
7	Otrokowitz—Wisowitz	132.618	209.191	76.573	3.110	63·39	2·77
8	Petersdorf a. d. T.—Winkelsdorf	61.583	89.201	27.618	2.081	69·04	1·97
9	Saitz—Czeicz—Göding	316.151	496.632	180.481	2.875	63·66	2·76
10	Stramberg—Wernsdorf	41.888	41.601	— 287	— 45	100·69	— 0·02
11	Wolframs—Teltsch—Zlabings	279.966	290.283	10.317	193	96·44	0·16
12	Wsetin—Groß Karlowitz	146.875	191.605	44.730	1.635	76·65	1·46
13	Zwittau—Polička	311.190	332.117	20.927	399	93·69	0·43
14	Aujezd—Luhatschowitz	57.893	79.704	21.811	2.264	72·63	1·83
15	Friedland—Biela	91.141	217.431	126.290	6 555	41·91	4·29
16	Gurein—Wittischka-Eichhorn	49.101	62.374	13.273	1.648	78·72	1·21
17	Kanitz-Eibenschitz—Oslawan	33.314	80.110	46 796	10.949	41·58	3·12
18	Neutitscheiner Lokalbahn	229.009	253.212	24.203	2.969	90·44	2·54
19	Rezamislitz—Morkowitz	59.830	97.422	37.592	3.150	61·41	2·50
20	Stauding—Stramberg	592.422	768.855	176.433	9.548	77·05	5·05

[1]) Österreichische Eisenbahnstatistik, Wien 1914, Seite 570 ff.

Es ist notwendig, darauf hinzuweisen, daß die vorstehende Übersicht der finanziellen Ergebnisse nicht bei allen Lokalbahnen auch mit den wirklichen Betriebsergebnissen übereinstimmt, u. zw. sind es sieben Lokalbahnen, deren Betriebsergebnis hinter dem in der Tabelle 9 enthaltenen Resultat zurückbleibt.

Es sind dies die in der Tabelle 8 der Betriebsausgaben mit Indizes versehenen Lokalbahnen, welche von der Staatsbahnverwaltung für Rechnung der Eigentümer betrieben werden, u. zw. nicht

gegen Ersatz der wirklich aufgelaufenen Selbstkosten, sondern auf Grund eines vertraglich festgesetzten prozentuellen Anteils an den Bruttoeinnahmen. Schon an jener Stelle wurde darauf hingewiesen, daß dieser Anteil erfahrungsgemäß die Selbstkosten der Betriebsführung in der Regel nicht deckt. Die Differenz fällt der Staatsverwaltung zur Last, so daß für das finanzielle Ergebnis der Bahngesellschaft die auf Grund des Betriebsvertrages verrechneten Ausgaben allein maßgebend sind.

Die Differenz zwischen den wirklichen und den vertragsmäßigen Betriebsausgaben ist, wie die Anmerkungen zur Tabelle 8 zeigen, mitunter sehr erheblich, und ein auf Grund der tatsächlichen Betriebsausgaben errechneter Betriebskoeffizient würde natürlich dementsprechend erhöht, also bedeutend verschlechtert erscheinen.

Zwei Lokalbahnen schlossen das Jahr 1912 mit einem, wenn auch nicht bedeutenden Gebarungsabgang ab; ihr Betriebskoeffizient erscheint dementsprechend größer als 100, d. h., um ein Beispiel herauszugreifen, bei der Lokalbahn Mähr. Budwitz—Zamnitz entfielen im Jahre 1912 auf je 100 Kronen Einnahmen 105·15 Kronen Ausgaben.

Ansonsten zeigt die Tabelle, daß der Betriebskoeffizient unserer Lokalbahnen sich im Mittel zwischen den Grenzen 60 und 75% bewegt. Das ist ein befriedigendes Niveau, welches anzeigt, daß die Lokalbahnen in sparsamer und rationeller Weise bewirtschaftet werden.

Hingegen bieten die Ziffern der letzten Kolonne, welche über die Verzinsung des Anlagekapitals Aufschluß geben, kein besonders erfreuliches Bild, weil diese Verzinsung, mit Ausnahme zweier Lokalbahnen, nirgends den üblichen Zinsfuß von 4% erreicht und in der überwiegenden Zahl der Fälle weit hinter diesem Ziel zurückbleibt.

§ 11.

Die seit dem 1. Jänner 1913 konzessionierten Lokalbahnen.

Laufende Nummer	Benennung der Lokalbahn	Datum der Konzessions-Urkunde	Spurweite	Betriebslänge einzeln	Betriebslänge zusamm.
			m	km	
1	Littau—Großfeniz[1])	31. Dez. 1913	1·435	12·0	
2	Marienberg—Braunsberg[2])	5. Mai 1914	1·435	15·7	
					27·7

[1]) Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt, 1914, Seite 117.
[2]) " " " " " " " 525.

Von diesen beiden Lokalbahnen ist bisher nur die erste zur Eröffnung gelangt, während der Bau der zweiten seit Kriegsausbruch ruht.

Lebenslauf.

Als Sohn des Brauerei- und Gutspächters Josef Mannaberg und dessen Gattin Rosa, geb. Meitner, am 12. April 1875 zu Wschechowitz in Mähren geboren, absolvierte ich meine Studien in Wien, zunächst an der Oberrealschule im II. Bezirke und dann an der Technischen Hochschule, von welcher ich im Sommer 1900 nach Ablegung der II. Staatsprüfung abging. Im Herbst desselben Jahres wurde ich von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn als Ingenieur engagiert. Anläßlich der Verstaatlichung dieser Bahnunternehmung im Jahre 1907 nahm ich den Posten eines Oberingenieurs im Hause der Großindustriellen Gebrüder Gutmann in Wien an, auf welchem Dienstposten ich gegenwärtig noch tätig bin.

Vom Wintersemester 1913 angefangen widmete ich mich durch acht Semester den in der Heidelberger philosophischen Studienordnung vorgeschriebenen Studien an der jur. und phil. Fakultät der Wiener Universität, absolvierte daselbst auch den Lateinkurs für Realschulabsolventen und promovierte schließlich auf Grund der vorliegenden Dissertation an der philosophischen Fakultät der Universität Heidelberg im Oktober 1917.

M:4 27683

END OF
TITLE